DOSSIER

NAM

TESTIMONIOS

PHANTOM SOBRE VIETNAM

8

JOHN TROTTI, PILOTO DEL CUERPO DE MARINE, RELATA SUS EXPERIENCIAS BELICAS EN VIETNAM CON EL FIREBIRD

PLANETA-AGOSTINI

Introducción del Editor

Los Estados Unidos perdieron la guerra de Vietnam, pero conservaron siempre el dominio del aire. El mérito de esta afirmación puede adjudicársele apropiadamente a un avión: el McDonnell Douglas F-4 Phantom II. Ya fuese en los enfrentamientos aéreos con los decididos pilotos vietnamitas, en duelos singulares a muerte, eliminando los emplazamientos artilleros o las formaciones de tropas enemigas, o aliviando la presión sobre las baqueteadas tropas terrestres con sus precisos y mortíferos ataques en vuelo rasante, los F-4 no tenían rival.

Las tácticas de caza han cambiado totalmente desde los días de la Batalla de Inglaterra, cuando los aviones trazaban intrincados arabescos en el cielo en sus torneos con fuego de ametralladora y cañón. Durante la guerra de Vietnam, los complejos radares y computadoras de a bordo podían localizar e identificar un avión enemigo a gran distancia. Potentes interferidores podían bloquear los radares del enemigo, y la capacidad de los misiles para actuar por su cuenta liberó al piloto de la necesidad de seguir predecibles trayectorias al aproximarse al blanco.

Sin embargo, algo ha permanecido inmutable desde que el hombre encontró la forma de llevar la guerra hasta las nubes: el piloto. A pesar del avanzado y sofisticado equipo a su disposición, el éxito del combate aéreo sigue dependiendo de los reflejos, el entrenamiento y la sangre fría del piloto.

John Trotti voló en los F-4 durante la guerra y su libro *Phantom sobre Vietnam* sumerge al lector en el tecnificado y veloz mundo del combate aéreo. Los bombardeos de la ruta Ho Chi Minh, los intentos de escapar a los mortíferos misiles SAM, las peligrosas tomas sobre las agitadas cubiertas de los portaaviones: cuando haya leído *Phantom sobre Vietnam*, sabrá por qué los pilotos de caza de nuestros días son una especie rara, los caballeros del aire.

DOSSIER NAM TESTIMONIOS

Edita: Editorial Planeta-De Agostini, S.A., Barcelona

Número 8 - Phantom sobre Vietnam

Presidente: José Manuel Lara
Consejero Delegado: Ricardo Rodrigo
Director General: José Mas
Director Editorial: Jordi Martí
Coordinación: Carmel Ferrer
Asesoría Técnica: GEARCO
Realización Gráfica: Luis F. Balaguer
Producción: Jacinto Tosca

Redacción y Administración: Aribau, 185, 1º - Tel. (93) 209 80 22
08021 Barcelona - Tx. 93392 EPDA E

DOSSIER NAM-TESTIMONIOS es una publicación de aparición catorcenal. Cada ejemplar consta de 64 páginas interiores más sus correspondientes cubiertas.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del ejemplar, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

© 1988 Editorial Planeta-De Agostini, S.A., Barcelona

ISBN nº 1 - 84-395-0955-3
Depósito Legal: NA-1124-1988

Fotocomposición: Tecfa, Barcelona
Fotomecánica: Eurogamma, Barcelona
Impresión: Gráficas Estella, Navarra

Impreso en España - Printed in Spain - Diciembre 1988

Editorial Planeta-De Agostini garantiza la publicación de todos los ejemplares que componen esta colección.

Información sobre atrasados (sólo para España): EDISA - López de Hoyos, 141 - 28002 Madrid - Tel. (91) 415 97 12

Distribuye para España: Marco Ibérica Distribución de Ediciones, S.A. Carretera de Irún, Km. 13,350 —variante de Fuencarral— 28034 Madrid

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de **DOSSIER NAM-TESTIMONIOS.** Comprando su ejemplar cada dos semanas en el mismo quiosco o lugar de venta, usted conseguirá un servicio más rápido y nos permite la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.

PHANTOM SOBRE VIETNAM

JOHN TROTTI

Introducción 2

Capítulo 1 5
Estado activo
Las alas del trueno
Comprobando los neumáticos

Capítulo 2 19
Callejón de bombas
Rumbo al bar
Asp bajo presión
Dos buenos paracaídas

Capítulo 3 37
Prevuelo
Busca y destruye
Alas de oro
Alas de muerte
Despegue en un Pad

Capítulo 4 55
Cruzando la línea
Coronando una reina de hangar
Héroes al fin y al cabo

INTRODUCCION

Comencé a escribir *Phantom sobre Vietnam* para responder a la pregunta de un amigo: «¿Qué se siente al volar en uno de esos relámpagos humeantes en combate?» Nunca he hablado mucho sobre la guerra, en parte porque la experiencia fue muy personal, pero sobre todo porque la gente no parecía estar muy interesada. Incluso cuando hablaba sobre «aviones» —que es lo que me pedían en la mayoría de las ocasiones—, tendía a evitar los aspectos militares. Sin embargo, la pregunta resultó provocadora y, de pronto, me vi intentando responderla con la mayor simplicidad posible, buscando algún modo de montar al amigo en la cabina —de un modo figurado, claro está— y llevarle en algunas misiones. Su reacción ante mis primeros intentos de hacerle ver algunas de las motivaciones de un piloto de caza fue sorprendente. Descubrí, estupefacto, que para muchas personas ese individuo sentado en la cabina no tiene rostro ni vida; es una especie de autómata salido de una fábrica, destinado a cuidar de las necesidades de la máquina.

Al reflexionar más a fondo, comencé a comprender el motivo de ello. Los pilotos de caza son muy taquilleros en Hollywood siempre que John Wayne o Ronald Reagan los personifiquen, pero la verdad es que resultan bastante aburridos en la vida real. Después de todo, las fórmulas y los detalles minuciosos son los pilares sobre los que se funda la comprensión de un piloto y no resultan nada interesantes en la mesa durante una cena. Al principio, como en otras muchas cosas, los conocimientos de un piloto son más una cuestión de superficie que de profundidad. A medida que acumula experiencia, las instrucciones van dejando paso a patrones de comportamiento hasta que, en un momento determinado, sus actos proceden directamente de la intuición. Si el neófito parece estar programado, el piloto de caza experimentado lo parece aún más. Las muletas del aprendizaje desaparecen. De hecho, ya no son sólo pilotos de caza, aunque en ellos es donde mejor encaja este nombre. Creo que esta evolución se observa en todos los pilotos, independientemente de la edad, el sexo o la educación. He oído decir que la diferencia entre los pilotos militares y los civiles es una cuestión de «percepción sensorial». Aunque hasta cierto punto esto es verdad, debemos recordar que hay pilotos civiles acrobáticos cuyas capacidades igualan fácilmente a las de sus colegas uniformados. Para mí, lo que diferencia a un piloto de caza es su capacidad de resolución.

Para el aviador militar, volar es más que un estilo de vida; en cierto sentido, es la vida misma, pues se va instalando cada vez con mayor fuerza en el centro de su existencia. Al principio, los intentos de separarlas son enojosos, pero, después de un cierto tiempo, el conflicto se resuelve en favor del profesionalismo, pues en eso consiste todo. Uno no sólo se empapa o se droga con ello, sino que —como cualquier otro fanático— se convierte en una nueva criatura, con metas y prioridades sutil pero definitivamente distintas de las de su anterior yo.

Sin exagerar el asunto, probablemente sea justo decir que resulta difícil encontrar una profesión que exija una titulación para tanto riesgo físico y tan pocas compensaciones económicas. Como ejemplo medio de capitán de zona en 1965, yo cobraba 558 dólares al mes como salario base, más 185 como salario de vuelo y otros 55 en concepto de zona de guerra, lo que hacía un total de 798 dólares, poco menos de 10.000 dólares al año. El horario era prolongado: casi nunca menos de 16 horas al día, siete días a la semana, e incluso cuando había algún descanso en medio de las interminables misiones, reuniones y papeleos, no había ningún sitio adonde ir. Vivíamos en tiendas sin servicios y la comida era menos que pasable. Del mundo exterior llegaban pocas muestras de respeto o aprecio, e incluso dentro del Cuerpo de Infantería de Marina, los aviadores eran considerados como dignos de poca estima. «Entendemos lo del salario de vuelo», solían decir, «pero no sabemos por qué estos abejorros cobran el salario base.» Cuando van envejeciendo, los aviadores pasan cada vez más tiempo detrás de un escritorio y menos ante los mandos y, a menos que consigan pasar con éxito al estado mayor, lo más probable es que queden en la calle con 42 años por muy previsores que sean. Ser piloto de caza es una especie de locura, pero gloriosa cuando se piensa en ella. Yo solía maravillarme por el hecho de que me pagasen por hacer algo tan divertido.

Aunque la imagen de un piloto de caza es la de un corredor alocado —un diablo de la velocidad en busca de un lugar donde estrellar sus huesos antes de que envejezcan—, la realidad, confirmada por las estadísticas, es que los pilotos de caza en general tienen un índice de suicidios más bajo que el del resto de la gente. De hecho, se puede argumentar que el aparente desprecio del piloto hacia su propia seguridad es en realidad un canto a la vida y un deseo de zambullirse en ella más profundamente.

La edad media de los pilotos de mi escuadrón en 1965 era de 31 años (lo más frecuente en la flota eran los 27), lo que significaba que a la mayoría de nosotros en ese año nos habrían dejado en tierra, por ser demasiado viejos para volar, si hubiésemos combatido en la II Guerra Mundial. Pero lo más importante es que nuestras expectativas eran distintas de las de nuestros predecesores. Muchos estaban casados y con hijos. Todos (excepto uno, que eran nuestro comandante y uno de los mejores pilotos que jamás haya ocupado una cabina) eran licenciados universitarios que eligieron este tipo de vida entre un número de opciones bastante grande. Salvo pocas excepciones, no éramos excéntricos salvo durante «la hora feliz» o entre nuestros compañeros no aviadores (lo cual es comprensible).

El piloto de caza está tan al corriente de los problemas actuales como cualquier ciudadano medio, pero se preocupa menos de ello, pues tiene bien asimilada la tradición de la subordinación militar al poder civil... y le encanta que así sea. Suele ser el primogénito de la familia (yo no lo era), políticamente conservador, amante de la familia y del éxito y provinciano. Es inconscientemente iconoclasta porque sabe que la autocomplacencia es un enemigo implacable. Pero su deseo de reconocimiento por parte de sus compañeros no tiene límites.

En contraste con sus colegas civiles, el piloto de caza lleva a cabo profesionalmente aquello que más desea por encima de todas las cosas. Su pasión por el vuelo es infinita. Hay pocas profesiones a las que el hombre dedique toda su atención un día tras otro y no se canse de ellas. Cuando hay entre manos un programa de vuelo, los pilotos de caza juntan sus sillas en torno a la mesa de un bar y, en medio del traqueteo del cubilete de dados, hablan de volar. A solas con un cigarrillo y un café —el desayuno del piloto de caza—, su mente está en vuelo. Cuando se desvela por la noche, piensa enseguida en alguna cuestión técnica o en las exigencias concretas de alguna misión futura. En cualquier otra persona, esta obsesión podría considerarse como un síntoma grave de alguna perturbación profunda. «Tómese algún tiempo libre, muchacho», le habrían aconsejado, y probablemente con ello ganaría algo de perspectiva Un piloto de caza no tiene perspectiva porque, si la tuviera, seguramente optaría por otro tipo de trabajo. No se sabe si es la personalidad la raíz de ello o si es la procedencia; el caso es que. cuando un piloto de caza pierde esta obsesión, ya está listo para alguna oficina o rumbo a la tumba.

Aunque algunos podrían comparar el trabajo del piloto de caza con el de un águila en pos de su presa, el piloto percibe la realidad en moderadas dosis de asuntos como el mantenimiento de la formación con las inquietas puntas de las alas, de noche y en medio de una tormenta. Está la incertidumbre, cuando desaparece la luz de la formación, de si sólo ha rebotado por las turbulencias o es que el líder ha girado, originando una situación de colisión. Se respira con ansiedad durante situaciones de este tipo y no pocas carreras se han extinguido por la confianza en que las puntas de las alas aparecerían donde les correspondía.

La aviación es muy exclusivista y cuentan numerosas patrañas sobre ello imposibles de evitar; tampoco merece la pena. He intentado contar la historia con la perspectiva que tenía en cada momento y no con la de hoy. Durante mi primer período de servicio veía al mundo y la guerra con lentes de miopía, sin plantearme poco más que la escasez de material y las arbitrarias restricciones que (según creía) nos impedían ganar la guerra. Por el contrario, me volví bastante cínico hacia el final de mi segundo período de servicio y volví a casa convertido en lo que algunos llamarían «una persona nada agradable».

Para los interesados en la cuestión científica o en explicaciones técnicas sobre el vuelo en general o el Phantom en particular, hay muchos y excelentes libros disponibles que cubren aspectos tan diversos como la aerodinámica, el armamento, la meteorología, etc. En el presente libro he incluido cuestiones tales como los vectores del índice de estabilidad y el empuje asimétrico no para aportar una dimensión técnica a la obra, sino para dejar constancia de que. detrás de las preocupaciones inmediatas que acompañan a la misión o al vuelo en sí, hay miles de datos y conocimientos previos que constituyen el verdadero meollo de la cuestión. Por ejemplo, vista desde fuera, una bomba da en el blanco cuando cumple una serie de principios físicos prefijados. Esto, por supuesto, es verdad, pero no sólo es así. Una bomba da en el blanco primero en la imaginación del que está a los mandos y después cuando es capaz de transmitir esta imagen a través de los cientos de miles de cables y líneas hidráulicas que lo mantienen en contacto con su máquina de 25 toneladas.

Lo último en el mundo que yo podría ser es un experto militar; aun así, el lector me encontrará aquí pontificando sobre lo que debimos o no debimos haber hecho. Luché con esto mucho tiempo hasta que decidí que aportaba una nueva dimensión a la narración Eran mis puntos de vista en aquel entonces y, probablemente, no diferían mucho de los de mis compañeros. Si ocurre que ustedes no comparten mis opiniones, con mucho gusto daría paso a las suyas.

En un vuelo suceden cosas lo bastante variopintas como para llenar varios libros y, si encima añadimos que a uno le preocupan que puedan suceder, se puede reunir toda una antología. A veces, los contornos se difuminan con el paso del tiempo, sobre todo si se tiene en cuenta que yo, al igual que mis compañeros, vivía en una especie de continua olla a presión en la que no me atrevía a quedarme dormido.

Exceptuando a los nombrados en esta introducción, he utilizado siempre nombres ficticios porque he sido incapaz de recordar a todos los que participaron. El uso de la primera persona no se debe a un intento de personalizar las cosas (de hecho, creo que es la tercera persona la que lo facilita en mayor grado), sino porque no encontré un modo mejor de enlazar los hechos con los estímulos y respuestas de un piloto

Hay algunas personas que, de modo distinto, fueron esenciales para convertir este proyecto en realidad. Desde el principio, mis amigos Patty Berg, Jim Chapman y Ed Concha me proporcionaron un estímulo sin el que nunca hubiera terminado el manuscrito ni, mucho menos, me hubiera atrevido a enviarlo a un editor.

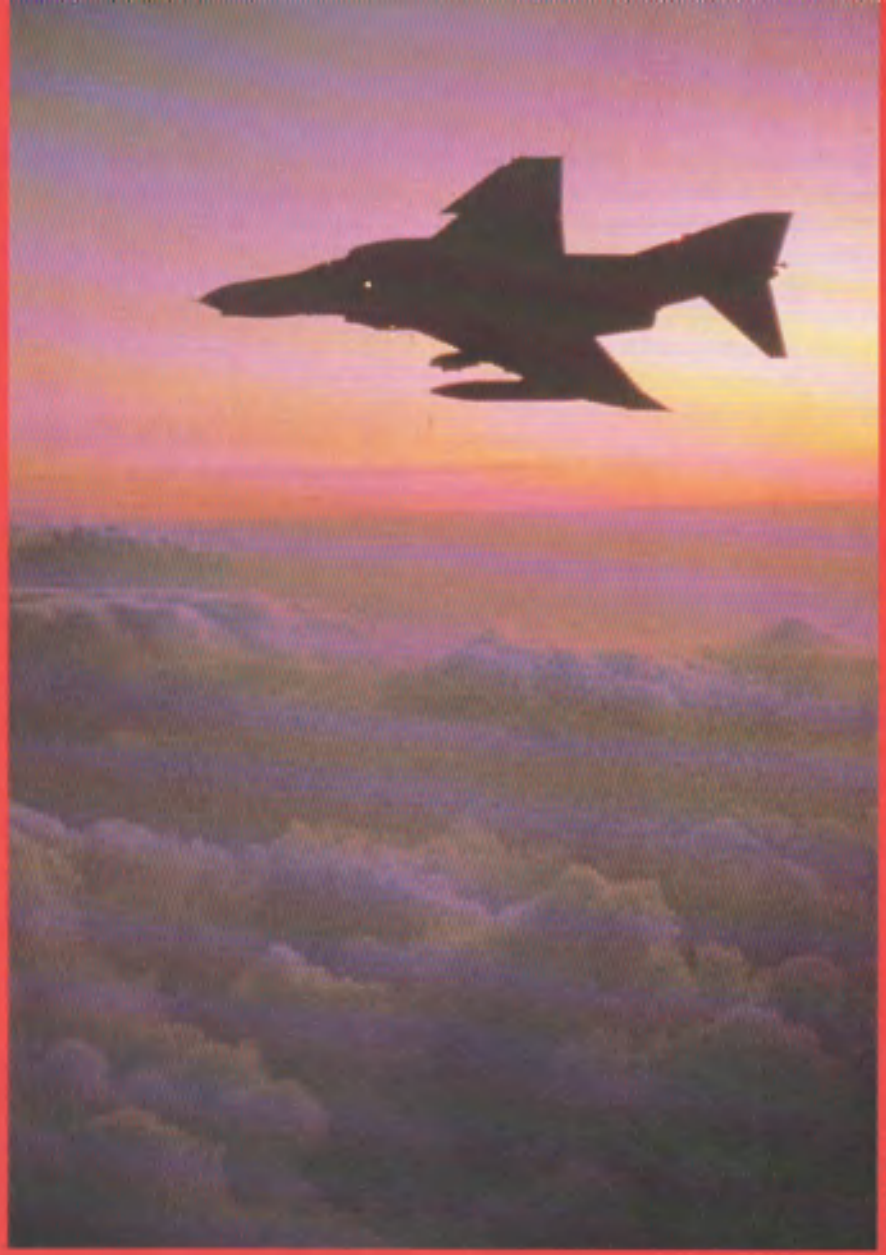
Finalmente, me gustaría que supieran que algunas cosas brillan tan intensamente en mi memoria que allí estarán hasta que mi vida se disuelva. Entre ellas está la repentina sensación de pérdida vivida durante nuestras primeras semanas de combate, cuando cuatro de mis compañeros de escuadrón no consiguieron volver de una incursión sobre el Norte.

Capitán Al Pitt, austero y serio.
Capitán Doyle Sprick, resuelto y sincero.
Subteniente Harry Helber, estudioso y preciso.
CWO Dale Booze, rudo, encantador y seguro de sí mismo.

Se los clasificó como MIA (desaparecidos en combate) y sus nombres se archivaron en algún perdido rincón de nuestro laberinto burocrático, pero ahora los veo ante mí tan vívidamente como en la mañana en que salieron de la tienda de instrucciones rumbo a un destino desconocido.

John Trotti
1984

La imagen de un piloto de caza en un ejercicio «Top Gun» (ARRIBA) *que se cierne como un pájaro en el cielo* (DERECHA), *despreciando los peligros del combate. En Vietnam, estos peligros fueron muy reales.*



TRH PICTURES

Capítulo 1

ESTADO ACTIVO

Era junio de 1964 y me encontraba sentado en un aula mal ventilada de la Estación Aeronaval de Los Alamitos, sin apenas escuchar a un doctor en medicina aeroespacial de vuelo que hablaba de los peligros de la automedicación. De pronto, la puerta del fondo de la estancia se abrió de golpe. Una figura con pijama negro, gorro de paja y fusil en la cintura saltó al interior gritando «¡Muerte a los yanquis!». Se había propuesto hacernos reír y lo consiguió. Sólo que mientras sucedía sentí un escalofrío que me recorrió la espina dorsal. Había leído algunas cosas sobre el Vietnam —incluso había realizado algunos estudios de objetivos el año anterior, mientras estaba en la Escuela de Empleo de Armas de Norfolk—, pero aquel lejano país no era para mí mucho más real que la Antártida. Bien podrían habérselo inventado nuestros instructores para plantearnos problemas de planificación. Pero en aquel instante me vi invadido por la sensación de que Vietnam impactaría algún día en mi vida.

Recibíamos crónicas sobre la guerra en el Sudeste Asiático desde hacía un año, pero Vietnam era un remanso de tranquilidad... o eso me pareció hasta entonces. A partir de ese momento seguí los acontecimientos con más atención, notando como los periódicos y, en menor medida, la televisión empezaban a prestar una atención cada vez mayor a Vietnam. En enero de 1965, cuando ya era evidente que íbamos a participar en una guerra relámpago, empecé a medrar en serio para introducirme en un escuadrón de Phantom. No era patrioterismo lo que me impulsaba (eso creo al menos). Sólo quería ponerme a prueba, comprobar los conocimientos técnicos que había ido puliendo durante los últimos cinco años desde que entré en el Mando de Entrenamiento Aeronaval, cuando era un joven e inexperto subteniente en busca de un par de alas doradas. Siempre había sabido que sería piloto de caza; esta convicción había conformado mi visión del mundo y de mí mismo de tal modo que, hasta que no volé en un combate real, no me di cuenta de lo equivocadas que eran algunas de mis concepciones previas.

> Nos parecía obvio que la guerra iba a acabar de un momento a otro sin que nosotros hubiésemos tomado parte en ella.

A comienzos de julio de 1964, recibí la orden de presentarme ante el Escuadrón de Caza y Ataque de Infantería de Marina 314 (VMFA-314), en la Estación Aérea del Cuerpo de Infantería de Marina de El Toro. El escuadrón acababa de llegar de un servicio en Extremo Oriente y estaba en proceso de reforma. Sus miembros habían estado juntos casi tres años y habían recibido y operado la primera tanda inicial de Phantom. Como siempre, los escuadrones se formaban y cerraban sus listas un año antes del envío programado y permanecían intactos hasta su vuelta, lo que les permitía marchar a ultramar en el mejor estado de disponibilidad posible. Fui uno de los primeros en llegar en la nueva tanda; la mayor parte de los miembros anteriores se preparaba para salir hacia nuevos destinos. Yo apenas acababa de entrar en la base cuando se volvieron a cerrar las listas del 314 con prácticamente los mismos nombres que tenía al principio.

Antes incluso de terminar los cursos en tierra, ya corría el mes de agosto de 1965 y estábamos rumbo a ultramar. En lugar de pilotar nuestros aviones sobre el Pacífico, los observábamos arracimados a bordo del *Valley Forge*, un portaaviones de cubierta corrida única para tareas antisubmarinas. Era humillante verse embarcado hacia Japón, pero al menos tuve tiempo de estudiar el avión. Echamos anclas en Iwakuni, en Japón, en medio de un tifón y con vientos de más de 70 nudos que azotaban las aguas del Mar Interior de Japón con olas de más de cuatro metros. Los aviones fueron descargados del portaaviones sobre barcazas con una grúa flotante que se agitaba y se sacudía como un corcho.

Ya estábamos pilotando nuestros aparatos en Japón en misiones de entrenamiento, acompañados por la interceptación ocasional de algún avión de reconocimiento soviético sobre el Mar del Japón. Empezábamos a volvernos malhumorados porque nos parecía obvio que la guerra iba a acabar de un momento a otro sin que nosotros hubiésemos tomado parte en ella. Somos el VMFA-314, nos decíamos, el primer escuadrón Phantom del Cuerpo de Infantería de Marina y portador de una insigne herencia. Ahora, tras la ignominia de haber sido acarreados a ultramar sobre la cubierta de un viejo buque, nos veíamos obligados a juguetear con nuestros aparatos a miles de kilómetros de donde estaba la acción; parecía como si sólo sirviésemos como aviones de repuesto para los de tierra.

Las cosas fueron cambiando con rapidez y, cuando nos ordenaron desplazarnos a Vietnam, ya éramos una unidad cohesionada y con todas las credenciales con las que nuestros predecesores consiguieron el apodo de «Caballeros Negros»

ABAJO. *La base de Da Nang en 1966. Las tiendas que servían como viviendas son visibles al fondo.*

LAS ALAS DEL TRUENO

El tercer día de 1966 saltamos de isla en isla desde el Japón a Da Nang, pasando por Okinawa y las Filipinas, para relevar al anterior escuadrón Phantom *in situ*. Cuando uno de nuestros pájaros aterrizaba, uno de los suyos partía y, cuando el último de los motores se detuvo, un insoportable silencio descendió sobre la zona de vuelo. En algún lugar allá fuera había una guerra (un hecho confirmado por los esporádicos estampidos de la batería de obuses de 155 mm al este del aeródromo), pero por el momento no formábamos parte de ella, por lo que la mayoría de nosotros pasamos nuestras primeras horas allí paseando por el lugar y preguntándonos qué se avecinaba.

A pesar de la concentración de tropas, Da Nang tenía el mismo aspecto que cualquier otro pequeño aeropuerto municipal del Extremo Oriente, con la única particularidad del alambre de espino extendido a ambos lados de la cerca del perímetro, indicando otra faceta distinta a la propia. Aquí y allá había tiendas desperdigadas entre los enfangados edificios vietnamitas, mientras que las hileras de vehículos iban y venían del aeropuerto pitando frenéticamente a los carros de mano que bloqueaban su paso. Los Pájaros Bobos (DC-3) y los Curtiss Condor desfilaban constantemente por delante de la terminal de pasajeros, repleta de civiles enfundados en pijamas mientras que los soldados survietnamitas resaltaban entre la multitud vestidos con uniformes caqui cuya talla era tres veces superior a la adecuada. Los desórdenes ocasionales constituían la principal peculiaridad de la base —una especie de absurdo al estilo de *Carretera a ninguna parte*, de Hope y Crosby—, pero hay algo en el carácter militar que no es compatible con ellos. Uno a uno, los edificios cedían ante el resuelto ataque de las excavadoras y apisonadoras, absortas en devorar todo lo que había a la vista para abrir paso al laberinto de ordenadas celdas de tierra roja llenas de ordenadas manzanas de tiendas como las del complejo de nuestro escuadrón.

El área del escuadrón consistía en unas cincuenta tiendas que alojaban a los 350 hombres, entre oficiales y soldados que componían la totalidad del escuadrón de F-4. A lo largo del perímetro había extendidas varias alambradas de espino (para mantenernos dentro) con una puerta vigilada que daba a la carretera principal de servicio. Lo llamábamos La Perrera, pero era mucho peor. Nos alojábamos por patrullas, ocho por tienda, sin apenas espacio para nuestras camas y taquillas. Quizá fue una reacción a la tensión de los otros, pero yo me revolví en la cama hasta que llegó la hora de mi primer trabajo.

Era un vuelo de escolta de helicópteros para proporcionar cobertura aérea a un grupo de helicópteros que llevaban suministros a una remota base situada al pie de una deslumbradora montaña conocida con el nombre de Rockpile.

Mi siguiente misión, la misma noche, fue un poco más extenuante. Iba en una misión BARCAP (Patrulla Aérea de Combate de Barrera), proporcionando defensa aérea para la flota en Estación Yankee. Fui seleccionado para dirigirla porque ya había volado en dos BARCAP durante mi breve estancia en septiembre. Supe rápidamente por qué mis compañeros eran tan generosos al ceder estas misiones. las BARCAP eran un aburrimiento. La misión solía durar dos horas y media en ruta y otra hora y media en zona, pero me avisaron que, debido a problemas de disponibilidad de aparatos, mi relevo podría producirse un poco más tarde.

> Estábamos a menos de tres minutos del objetivo y era el momento de asegurarse por última vez de que mi RIO supiese exactamente lo que esperaba de él.

La configuración BARCAP consistía generalmente en un depósito central de 600 galones de combustible, cuatro misiles Sparrow y cuatro Sidewinder. Había varias opciones para las casi 15 000 libras de combustible: si no había más actividad que sobrevolar el punto de órbita, podíamos permanecer en zona hasta dos horas antes de dirigirnos al establo; si teníamos que responder ante un intruso, nuestro tiempo de permanencia podía dividirse por la mitad; si el intruso resultaba ser hostil, obligándonos a usar los posquemadores, nuestro límite estaría en diez minutos si queríamos volver a la base. La presencia del avión cisterna cambiaba todo esto, pues cada 45 minutos la patrulla volvía al cisterna para repostar, poniendo nuevamente el cronómetro en cero.

Aquella noche en concreto, las cosas fueron bien hasta que llegó la hora de nuestro relevo. No apareció nadie. Al pasar el tiempo resultó que, no sólo estaban tardando sino que ni siquiera iban a llegar, obligándonos a soportar otros 90 minutos y repostar dos veces más. Eran más de las once de la noche y

apenas podía mantenerme despierto. Cuando llegó la hora del siguiente relevo, sólo apareció un avión, por lo que ordené a mi compañero que se fuese a casa y seguí sobrevolando la zona. La situación empezaba a hacerse peligrosa. Casi me pasé al acercarme al avión cisterna y, cuando vi que daba cabezadas durante el reabastecimiento, le dije a mi RIO (Radar Interceptor Operator) que mantuviese alguna conversación si no quería darse un chapuzón. Finalmente, después de pasar otra hora con la urgentísima necesidad de una siesta —para entonces llevaba casi seis horas en vuelo—, llegó un relevo y puse rumbo a casa malhumorado y cansado. Pasadas las tres y media, me introduje en el saco de dormir.

Durante la primera semana, todas las misiones tuvieron anécdotas memorables, pero poco a poco las cosas se convirtieron en rutina y pronto empezaron a superponerse unas a otras

En febrero, por primera vez, llegamos sobre Xepon a las dos y media de la madrugada: una patrulla de cuatro aviones armados con 12 bombas de 500 libras cada una. Habíamos salido de Da Nang en medio de una tormenta, pero cuando se despejaron las enfurecidas nubes fuimos recibidos por una noche propia de un cuento de hadas: era un cielo tachonado de estrellas de tal belleza que, por un momento, me olvidé de todo lo referente a la misión que debía realizar.

De un modo mágico, las encrucijadas aparecieron ante nuestros ojos: aquel escenario de luces tenía los cómodos detalles de una maqueta de trenes en miniatura. Y su claridad era tan asombrosa que casi me engañé, olvidando que aquél era el punto mejor defendido de la ruta Ho Chi Minh. Una repentina bengala por el oeste me devolvió a la realidad. Estábamos a menos de tres minutos del objetivo y era el momento de asegurarse por última vez de que mi RIO supiese exactamente lo que yo esperaba de él.

«Bien, Terry. No olvides que la elevación del objetivo es de 200 metros, así que entraremos a 75, lanzaremos a 35 y saldremos a 15. Quiero un picado de 30 grados y una velocidad de 450 nudos en el lanzamiento. Manténme al corriente.» Aquella era la primera misión de combate de Terry con el escuadrón.

Más al oeste, un río de trazadoras se elevó en el cielo como una representación visual del código Morse, alejándose y estallando en una hilera de chispas.

Normalmente, el trabajo del RIO consistía en manejar el sistema de armas aire-aire, el corazón del Phantom y el motivo esencial de su existencia. En Vietnam, la mayoría de nuestras misiones tenían poco o nada que ver con el combate aire-aire. En la función de ataque, el RIO era el responsable de apoyar al piloto en asuntos como la navegación, las conexiones, las altitudes y las velocidades durante el ataque, y observar el blanco.

Comparado con el violento temporal que habíamos dejado a nuestras espaldas, Laos parecía tranquilo, pero era una ilusión. Más al oeste, un río de trazadoras se elevó en el cielo como una representación visual del código Morse, alejándose y estallando en una hilera de chispas.

«Fantasma Dos-Cuatro, Manual Cuatro-Cinco con cuatro Zorros-Cuatro por encima en la base más doce.» Ed Knight, el comandante de patrulla en esta misión, contactaba con el control aéreo táctico aerotransportado (TACA), dándole nuestra altitud en clave. Yo era su compañero y tenía el número dos.

El desfile de pensamientos de un piloto durante un ataque es cualquier cosa excepto un flujo lógico y ordenado de ideas. Es una especie de «pop... pop. . pop» en el que uno recoge estímulos aparentemente casuales de entre unos treinta o cuarenta factores que exigen su atención.

Descendimos hasta la altitud patrón (2.300 metros sobre tierra) con un amplio giro a la izquierda y el viento de cola, procurando mantener el objetivo justo delante.

Se acercan las colinas... Las trazadoras siguen sin dar en el blanco... Háblame, Terry..., dime algo para saber que sigues ahí...

Diez segundos para entrar... Mira, as, aquí vienen las trazadoras. ¡Mantén alto el morro! Mira esos cabrones... dos gruesas líneas que parecen vías de trenes. ¡Oh, diablos! ¡Le han dado a Ed! ¡Es una bola de fuego! ¿Dónde están los paracaídas? No hay paracaídas... Paso por el noventa... entro y meto el morro. ¡Siguen sin aparecer los paracaídas!

Entonces estaba en el punto de entrada, en equilibrio precario. «Dash Dos ha entrado.» Mi propia voz a través de los auriculares tenía una extraña sonoridad metálica.

«Oh, Terry, sé sincero.» Desde aquel momento era muy importante que me mantuviese al tanto de nuestra altitud y de la velocidad del aire hasta que nos alejásemos del objetivo.

«Dos mil.. Oh...»

Ahí está la encrucijada. . Voy demasiado bajo... Vamos a dejarlo un poco a la derecha... Están disparando

«Mil seiscientos... aahhh. . Oh, Dios mío.»

Se acercan las colinas... Las trazadoras siguen sin dar en el blanco... Háblame, Terry..., dime algo para saber que sigues ahí... Las trazadoras... suben al nivel de las alas...

«¡Háblame, condenado! ¿Cuál es mi altitud?»

Las trazadoras. . míralas... están pasando junto al costado... Tengo que estar en el lanzamiento ya . Las colinas están borrosas... casi allí. . Preparados... ¡Ahora!

«¡Oh, Dios mío!... ¡Ohh!»

Sólo hubo un fogonazo que indicó el lanzamiento de un par de bombas de baja resistencia de 500 libras que se sumaron a la locura de aquel despliegue de fuegos artificiales multicolor. Las trazadoras, que un momento antes describían líneas aparentemente inseparables del suelo de la cabina, se apartaron entonces hacia popa y a la derecha. En el instante del lanzamiento, el tubo estaba enfocado hacia el desvío norte de la encrucijada, 200 milésimas de cuadrante a la derecha de la intersección La noche se rasgó con un colosal relámpago y después volvió a sumirse en la oscuridad.

¡Sube! ¡Estamos por debajo de la cima de las colinas! Sube aún más. Allí está la carretera... El morro apunta al horizonte... Estrellas... Afloja un poco..., con calma... ¡Maldición! La carretera está aún más a la derecha... Inclínate hacia la izquierda

«Dash Dos fuera. La carretera está a unos cien metros a la derecha de mi blanco.» La respiración de Terry me llegaba a intervalos por el intercomunicador. Se había hiperventilado de tal modo que temía que hubiese perdido el conocimiento

«¿Terry? ¡Terry! ¡No pierdas el control!» Poco a poco, su respiración se normalizó.

De vuelta en la altitud patrón, hubo un tiempo para centrarse en las tareas de a bordo, lo que me permitió dedicar mi atención a Terry.

«Bueno, yo no me preocuparía mucho por esto, tío, todavía tenemos cinco entradas más para que perfecciones tu técnica.»

Un par de relámpagos indicaron el final de la primera entrada de Dash Tres y mentalmente fijé la posición de Cuatro durante su entrada. Terry inició los preparativos para nuestra siguiente entrada. De nuevo doblamos hacia el norte para interceptar el rumbo y, en un relámpago distante, vi de refilón a Cuatro mientras ascendía de un modo muy pronunciado desde el objetivo.

«Dash Cuatro está fuera No hay lanzamiento. Buena marcha, Dash Dos, pero la próxima vez procurad dejar la radio en 'guard' y dejad que los demás se ocupen de sus asuntos.» La humildad de Terry pasó de cero a cien en menos de cinco segundos. Ya era bastante malo que se dejase dominar por el pánico en perjuicio mío, pero aún era peor que hubiese pulsado el botón de la radio en lugar del del intercomunicador, transmitiendo así al aire su guirigay para que lo escuchasen todos los que estaban en la frecuencia.

Así es como escarmienta alguien que lee las altitudes y las velocidades del aire al resto de los pilotos, convirtiéndose así en veterano. Yo ya estaba preparado para olvidar el incidente y pensé que, con la pérdida de Ed y Rick, los demás también lo harían Pero la historia del fiasco se nos adelantó y, en la tienda de reuniones, escrito sobre papel higiénico, se leía: -Bienvenida a casa, patrulla Ohdiosmío.»

Hasta la mañana siguiente no nos enteramos de que Ed y Rick habían podido saltar y habían sido rescatados y trasladados a Tailandia. Ed consiguió dos días de descanso, cortesía de la Fuerza Aérea, antes de volver al barro y al moho. Rick tuvo menos suerte (o quizá más), pues quedó con dos piernas rotas y las clavículas también, lo que supuso un billete de vuelta a Estados Unidos.

ARRIBA: *Dos F-4 Phantom, con sus siluetas recortadas sobre el cielo del anochecer, despegan en una rutinaria misión de muerte y destrucción.*

Durante un tiempo fuimos el único escuadrón de aviones de la Infantería de Marina en la base, compartiendo la mayoría de las misiones aire-aire Hot Pad y de supresión de fuego antiaéreo con un par de escuadrones de la Fuerza Aérea con F-102 y F-100. Hubo relativamente pocas llamadas de «tropas en contacto» durante aquel tiempo y la mayor parte de la actividad tenía lugar en conjunción con operaciones en las que participaban marines enviados a tierra a nivel de regimiento o menor, desde buques de asalto situados junto a la costa, fuera de la vista del enemigo. Desgraciadamente, estas batidas rara vez tenían éxito porque, a pesar de la cautela con que los buques desembarcaban las tropas, las propias operaciones tenían que ser aprobadas por Saigón de antemano, lo que significaba que el enemigo tenía muchas posibilidades de ser alertado. Si no lo divulgaban en Saigón, lo hacían nuestros propios corresponsales de prensa; pero no parecía crítico en aquella época. Llevar el espectáculo fuera de casa estaba cargado de problemas.

El 10 de marzo, el campamento de las Fuerzas Especiales de Ashau fue atacado por un regimiento de regulares norvietnamitas (aunque no conocimos su identidad por aquel entonces). El ataque empezó por la mañana temprano, e incluso antes de que estuviesen en el aire las dos primeras secciones de aviones,

CUBAN PRESS

ya se había tomado la decisión de cancelar los lanzamientos regulares y que los pájaros se ciñesen al apoyo aéreo cercano. Las tripulaciones fueron enviadas directamente a la línea de vuelo, donde se efectuó una apresurada reunión. Aunque el tiempo en Ashau era horrible —la visibilidad era inferior a los 150 metros—, el mando quería que mantuviésemos cuatro aviones sobre la zona permanentemente por si despejaba. Toda la operación, desde el ataque inicial hasta que se abandonó la base por completo, duró menos de tres días, durante los cuales efectué un total de diez vuelos en la zona, seis sólo durante el primer día. El tiempo era tan malo que, en cuatro ocasiones, volví a la base con el armamento intacto Siete aviones sufrieron daños en combate —tres por el fuego de tierra y cuatro por fragmentos de las propias bombas— y todo el tiempo dudé de que estuviésemos lanzando un ataque realmente significativo. El tiempo y el terreno se combinaron para hacer de nuestra misión algo amargo e imposible.

En tres meses sólo quedaban nueve Phantom de nuestra tanda original de dieciocho y muchos de ellos tenían cicatrices de combate.

Desde entonces las incursiones tomaron otro ritmo. En fases sucesivas intensificamos los bombardeos sobre el Norte, en un vano intento de quebrar la voluntad del régimen de Hanoi, mientras retirábamos nuestras fuerzas a enclaves costeros e intentábamos pasar a los survietnamitas la carga de más combates. Pero aquellos problemas eran de una magnitud distinta. Nosotros teníamos los nuestros.

El escuadrón al que relevamos había perdido todos los aviones y tripulaciones excepto uno en sólo cuatro meses, debido a que se estrellaban en la Montaña del Mono cuando intentaban volver al aeródromo a través de las nubes con VFR (normas de vuelo visual). Por razones que no eran inmediatamente aparentes, a nosotros nos fue aún peor. Apenas acabábamos de deshacer las maletas cuando cuatro de nuestros compañeros más expertos desaparecieron sobre Vietnam del Norte. A finales de nuestro primer mes, otros dos de nuestros flamantes Phantom habían mordido el polvo. En tres meses sólo quedaban nueve Phantom de nuestra tanda original de dieciocho y muchos de ellos tenían cicatrices de combate Surgió la cuestión de por qué perdíamos tantos aviones con tanta rapidez, sobre todo teniendo en cuenta que, desde el primer mes, estuvimos mucho tiempo sin sufrir más que un impacto La mayoría de la gente lo achacó a la suerte, pero no era así. Al principio, nuestros enemigos solían lanzarse a cubierto cuando nos veían llegar, pero, después de un tiempo, quedó claro que ello no los ayudaba a sobrevivir y decidieron permanecer en sus cañones y seguir disparando. Así, nos cogieron de lleno, pues la experiencia anterior nos embriagó en una falsa sensación de seguridad Nuestras entradas duraban demasiado tiempo y lo pagamos caro. Aquellos de nosotros que aún quedábamos mostraban la huella que habían dejado aquellos meses, pero nuestras tácticas y técnicas ya se habían pulido lo bastante.

IZQUIERDA: *Jóvenes milicianas en la provincia de Ha Tinh, Vietnam del Norte, sirven una ametralladora pesada en función antiaérea.*

COMPROBANDO LOS NEUMÁTICOS

La húmeda brisa procedente del Mar de la China Meridional acallaba el creciente gemido de un vehículo de ignición de reactores. Siempre había algo en el olor de los gases de los reactores que aceleraba mi pulso y, una vez más, me veía absorbido por la magia de la línea de vuelo gracias a aquella especie de embriaguez que siempre se anticipa a la primera salida del día.

Era la última semana de abril de 1966 y nuestro objetivo era Vinh, una capital de provincia a mitad de camino entre la Zona Desmilitarizada y Hanoi. Era una importante etapa de paso para el embarque de hombres y materiales hacia el oeste, en dirección a los pasos de Mu Gia o Ban Karai, donde la ruta de Ho Chi Minh salía de Vietnam del Norte y entraba en Laos. Las defensas de Vinh habían sido objeto de rápidas mejoras las semanas anteriores, lo que significaba que se esperaba o que ya estaba en marcha una mayor actividad a lo largo de la ruta. Dos meses antes habíamos sido sorprendidos cuando una patrulla recibió fuego antiaéreo de 57 mm en la zona. Una semana después, el servicio de inteligencia informó sobre una instalación de misiles SAM. En la reunión de aquella mañana, se nos dijo que ahora había cuatro anillos de misiles SAM y un nuevo radar de búsqueda, así que algo se estaba tramando.

Nuestro trabajo era neutralizar las defensas aéreas de los muelles de embarque situados al nordeste de Vinh para una patrulla de cuatro F-105 de la Fuerza Aérea que vendrían desde su base en Tailandia. Aquélla era mi tercera misión sobre Vinh en aquel mes y siempre consistía en neutralizar los cañones mientras alguna patrulla de la Fuerza Aérea o la Armada se encargaba del verdadero objetivo.

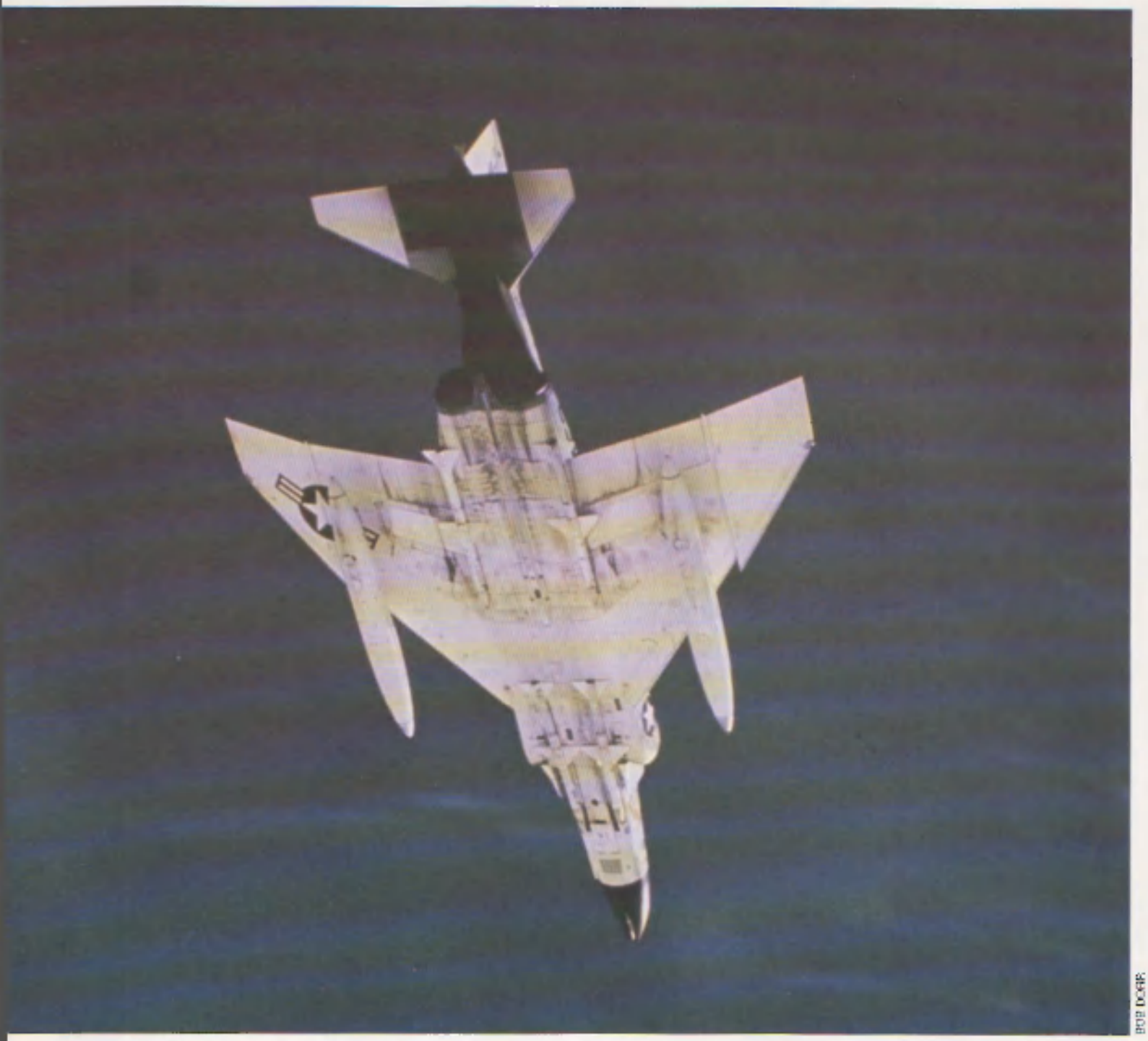
«Los Thunderchief estarán sobre el objetivo justo a las siete y cinco, así que deberán iniciar las entradas unos dos minutos antes » El oficial que impartía las instrucciones era un grueso comandante de la Fuerza Aérea procedente de Korat, Tailandia, encargado de coordinar el ataque y preparar el posible desvío de los aviones dañados.

«No se hagan los héroes allí; sólo entren y salgan del objetivo deprisa y sobre el océano y por la costa para que no los cojan en el camino. Todo lo que hay allí es un sucio y asqueroso campo que, según un intérprete de fotografías, podría estar utilizándose para material de refuerzo en dirección al Sur. Personalmente creo que está chiflado, pero ése no es mi problema.»

Si podías ver la llegada del misil, podías maniobrar para esquivarlo, pero eso no significaba que te hubieras librado ya... Otro podía acabar contigo.

El tiempo en la zona del objetivo era inestable, pero ello era típico de aquella época del año. Por lo menos tendríamos un pájaro ELINT (inteligencia electrónica) con nosotros —una «Ballena»—, cuyo trabajo consistía en mantener lejos de nuestras colas a los SAM y al fuego antiaéreo de 57 y 87 mm controlado por radar. De ellos, el fuego de 57 mm era el más temido.

Los SAM eran fáciles de localizar, al menos donde uno podía ver el terreno, ya que su lanzamiento era algo muy espectacular, incluso desde los 4 500 metros. Si podías ver la llegada del misil,



ARRIBA: *El brillante vientre de un Phantom era un excelente blanco para los norvietnamitas.*

podías maniobrar para esquivarlo, pero eso no significaba que te hubieras librado ya. Donde había un misil con tu nombre escrito en él, bien podía haber dos, o más, así que, si te dormías en los laureles por haber esquivado un «poste telefónico», otro podía acabar contigo.

«Willie la Ballena» era el venerable Douglas Skynight F-3D (posteriormente F-10). Supercargado de cachivaches electrónicos, era capaz de descubrir e inutilizar los radares enemigos disminuyendo así la capacidad antiaérea y de misiles norvietnamita en una zona bastante grande y de una vez. Incluso donde no podía inutilizar el sistema de misiles, sí podía alertar de la presencia de dicho sistema y a menudo podía establecer, por los pulsos del radar, si había o no algún misil en el aire.

Si todo iba según el plan, el tiempo de vuelo para esta misión sería de menos de dos horas y, aunque puede no parecer mucho, era en realidad un largo vuelo. Era una cuestión de tiempo valioso, donde la distancia es sólo en parte una función del número de minutos pasados en el aire. Para empezar, el total de tiempo implicado en la misión no era exactamente insignificante. Con las extravagancias del tiempo y el transporte, nuestra reunión comenzó a las 04 15, una hora y cuarenta y cinco minutos antes del despegue y casi tres horas antes de la llegada sobre el objetivo. Suponiendo que todo fuese según el plan, estaríamos de vuelta a las ocho en punto, pero no terminaríamos con los informes antes de las nueve.

En este estado de cosas, el avión cisterna se suponía que estaría en el extremo sur de su ruta proyectada, listo para el suministro a las 06.20, hora en que nosotros deberíamos estar en su posición. Según el plan, nosotros aprovecharíamos su viraje para facilitar el encuentro, colocándonos en posición de contacto mientras él nivelaba las alas rumbo al noroeste. Si salía según el plan, habríamos terminado de repostar antes de la hora en que el avión cisterna tendría que volver hacia el sudeste para permanecer por debajo de la Zona Desmilitarizada. Un despegue tardío desbarataría casi con toda seguridad el horario previsto para repostar, complicando las cosas y atrasando aún más la siguiente fase. Dado el caso, se podría tomar la decisión de dejar a un lado al avión cisterna y seguir hasta el punto de reunión con la Ballena o incluso directamente hasta el objetivo, sin importar el enorme riesgo que ello implicaba.

> Bañados en el aura rojiza de media docena de luces, los instrumentos giran y bailan frenéticamente.

Vestirse para un vuelo era casi una proeza en sí. Lo primero en colocarse era el traje de vuelo, un suéter de camuflaje con rayas de tigre; una vez colocados, parecían tiendas y nos daban el aspecto de escolares jugando a «personas mayores». Aunque el aspecto de la apariencia fuera bastante divertido, el de la comodidad no lo era. Los pliegues y arrugas por dentro de los correajes exteriores se hacían casi insoportables durante los vuelos largos.

Después estaba el traje «anti-g», un pantalón hinchable que cubre el abdomen, los muslos y las pantorrillas. Para empezar, está fuertemente amarrado, por lo que cuando el traje se hincha, impide que la sangre fluya desde el torso hacia el abdomen y las piernas. Al no dejar que la sangre baje hacia la parte inferior del cuerpo, los efectos de la gravedad se alivian, sobre todo la ceguera, cuando el cerebro no recibe sangre suficiente para procesar los impulsos ópticos.

Encima del traje «anti-g» están los correajes del torso, diseñados para distribuir las cargas de los cuatro puntos de ajuste del asiento sobre una gran zona del cuerpo a través de un grupo de tiras cruzadas que conectan las diversas partes del corsé.

La última prenda era un chaleco salvavidas enlazado sobre los hombros que aportaba otras veinte libras de aparejos, la mayor parte de los cuales se soltaban en el lanzamiento o al abrirse el paracaídas. Con esta carga a cuestas, uno no podía correr ni caminar, ni siquiera despacio. El movimiento consistía más en arrastrar los pasos.

Mi avión para la misión era un Victor Whiskey Ocho, un buen aparato a pesar del laberinto de remiendos y parches de cinc cromado que adornaban su fuselaje de popa y su estabilizador. Cualquiera que hubiese inspeccionado seriamente el Victor Whiskey Ocho lo habría dejado en tierra para repararlo. Estaba sucio y el combustible y el fluido hidráulico goteaban por media docena de puntos. Justo detrás del tren de estribor faltaba todo un panel de acceso; había corrosión galvánica cerca del garfio de cola; la compuerta del tren de aterrizaje de babor tenía una hendedura por la que cabía perfectamente una carretilla de servicio; y el neumático principal de babor tenía una zona lisa donde asomaba el cordón metálico. Exceptuando el neumático, el Ocho llevaba así mucho tiempo, por lo que no había necesidad de volver a mirar estos detalles, a menos que uno fuese masoquista retorcido.

Subir a la parte delantera de la cabina del Phantom es todo un desafío. En primer lugar, nuestro equipo de vuelo se había salido de madre. Con toda aquella parafernalia embutida en los miles de bolsillos que infestaban nuestras prendas de vestir, estábamos preparados para cubrir cualquier situación imaginable. Aparte de lo más obvio, como la cantimplora de agua, la linterna, los mapas y los libros de claves, yo llevaba dos transmisores de emergencia (la experiencia había demostrado que no funcionaban la mitad de las veces), una pistola calibre 38, 75 metros de cuerda de alpinismo (algunos árboles medían aún más), bengalas, navajas, una sierra, una brújula, equipo de pesca, una libra de arroz, una cuchara (para alejar a los elefantes), morfina, monedas de oro, un botiquín de primeros auxilios, un libro de supervivencia, cerillas, repelente para tiburones, un silbato, un espejo de señales, instrumentos de coser, tabletas purificadoras de agua y, como culminación de una lista que incluía quizá otros setenta elementos, dos preservativos (por si acaso, supongo).

El vehículo de arranque que había junto al avión inició su tortuoso ascenso hacia la máxima potencia. Alimentado por un pequeño motor a reacción, suministra tanto la energía eléctrica como el gran volumen de aire necesario para activar los numerosos componentes eléctricos y girar los motores para su arranque. Al seleccionar la posición externa en el panel de potencia eléctrica, la cabina despierta a la vida instantáneamente. Bañados en el aura rojiza de una media docena de luces, los instrumentos giran y bailan frenéticamente hasta tranquilizarse cuando su giróscopo coge velocidad, mientras que, en el lado izquierdo del panel de instrumentos, dos hileras de luces ámbar del «telelight panel» comunican el estado de los diversos sistemas de todo el avión. Finalmente, tras completar la primera sección de mi lista de comprobaciones previas y tras anotar la posición de las rampas y de los frenos de velocidad, ya estaba listo para levantar el asiento hasta el máximo, lo cual me permitía fijar mi posición final mediante la referencia con la imagen del visor del cañón, proyectada directamente en mi línea de visión a través del cristal situado en lo alto del panel antirreflejos.

A partir de entonces, la comprobación previa ya sólo es cues-

ABAJO: *Un controlador aéreo avanzado (FAC) dirige un ataque de aviones Phantom contra posiciones enemigas.*

tión de vigilar las luces testigo y los circuitos y, como tal, es misericordiosamente simple.

Con el motor derecho en ralentí, conecté la potencia eléctrica interna y repetí el mismo procedimiento con el motor izquierdo Con ambos motores en funcionamiento y mientras los jefes de mecánicos retiraban la manguera de aire y las conexiones eléctricas de sus receptáculos, cerrando al mismo tiempo la parte inferior del avión, completé mis tareas en la cabina y me preparé para las comprobaciones previas al rodamiento.

Mi jefe de mecánicos para aquel vuelo era Carl Rodgers, de diecinueve años, del sur de Texas. Compacto y musculoso, tenía fama de ser una especie de camorrista en el bar, pero era estrictamente aplicado en la línea de vuelo.

Las luces de la cabina iban atenuándose conforme aumentaba la luz del día y pude distinguir el rostro de Rodgers mientras esperaba mi señal para retirar las cuñas y dirigir mi rodaje fuera de la línea. Se encendieron las luces de mi punto, indicando que estaba casi listo para partir.

«Asp Dos arriba.» Era Mike James, mi compañero para la misión Asp («áspide») era mi indicativo de vuelo personal, por lo que cada vez que yo dirigía una etapa de vuelo, se utilizaba en las comunicaciones dentro de la patrulla. Otros tenían indicativos con más color, como Fokker, Deadbug y Skidrow, pero elegí el mío porque era corto y porque acababa de ver la película Cleopatra, lo cual muestra cuán fatuo era todo esto

«Da Nang Tierra a Caldero Uno, ruede hacia la dos. Pido tiempos cero-cero, cuatro-cero y cuatro-cuatro.»

Caldero Uno era el indicativo táctico de la patrulla asignado a esta misión en concreto. Era nuestro identificador para todas las otras dependencias y, puesto que éramos una patrulla de dos aviones, Caldero Uno se componía de Caldero Uno Dash Uno y Caldero Uno Dash Dos.

Levantando los pulgares junto a mis orejas le di a Rodgers la señal de «retirar cuñas» y el avión empezó a deslizarse suavemente fuera de la línea. Un ligero pisotón sobre los frenos me confirmó que funcionaban bien, antes de que el avión cogiera el impulso para el giro hacia la pista de rodaje.

«Caldero Uno hacia la pista tres-cinco, vientos cero cuatro-cinco a uno-cinco, con ráfagas dos-dos. Altímetro dos-nueve punto ocho-nueve. Tiempos cero-cero, cuatro-cero y cuatro-cuatro confirmados.»

Hace falta una gran cantidad de acelerador para que el Phantom se mueva, pero, una vez en marcha, incluso con carga máxima, se desliza velozmente en ralentí. Aquí tuve que mitigar mi deseo de despegar con la necesidad de proteger el neumático malo. Íbamos ya medio minuto tarde, pero se podía solucionar. Puede parecer exagerado preocuparse por un incremento de tiempo tan pequeño, pero al igual que un hombre de negocios mide el tiempo en términos de dinero, un piloto de caza lo mide en términos de combustible o, lo que es más importante, de alternativa de acción. A fin de solucionar la pérdida del medio minuto en el aire, yo tendría que aumentar mi velocidad en ruta hasta el avión cisterna unos quince nudos, lo que me costaría unas 200 libras de combustible. Puede decirse que no es mucho, pero esa misma cantidad de combustible es equivalente a treinta kilómetros de distancia en el límite de patrulla, lo que puede resultar muy relevante.

Justo delante de la cabecera de pista estaba la zona de armas, donde conectaban nuestros soportes e instalaban los misiles.

A pesar de los ataques incesantes sobre la ruta Ho Chi Minh (DERECHA) *y de machacar continuamente las carreteras* (ABAJO), *Estados Unidos fracasó en su intento de romper la determinación de la resistencia norvietnamita.*

U.S. ARMY

ARRIBA: *Con los posquemadores encendidos, un F-4 del escuadrón «Black Knight» de la Infantería de Marina se interna en el aire. Tras el tanque lanzable, se aprecia claramente uno de los estabilizadores, que mejoraban considerablemente la maniobrabilidad del Phantom.*

Apuntamos nuestros morros en la misma dirección que llevábamos en la pista de rodaje, ligeramente angulados hacia una zona despejada en la costa, sólo por si hubiese electricidad estática libre en las colas Asp Dos estaba aparcado a mi derecha, entre mi avión y la pista de despegue, para que, cuando yo saliese, pasase delante de él y no le alcanzase con los escapes de mi reactor

«Asp, botón tres.»

«Asp Dos, arriba.»

«Caldero Uno listo para el despegue.»

«Caldero Uno, patrulla lista para el despegue. Mantenga rumbo a la pista de despegue. Contacten con control de salida en botón cuatro cuando estén en el aire »

Acababa de empezar a llover de nuevo cuando pisamos la pista de despegue Esto no suponía un problema en particular excepto para nuestra visibilidad delantera, que ya era bastante mala de por sí. Hasta la llegada de las HUD (pantallas de visión delantera) a mediados de los setenta, no había en el mundo un solo caza con buenas prestaciones de visibilidad delantera. Como siempre, a las abrazaderas del parabrisas y a los arcos del cristal se suman otros elementos tales como los espejos, el indicador del ángulo de ataque, el indicador de temperatura exterior, la brújula húmeda, la tarjeta de corrección de brújula, la tarjeta de corrección de velocidad aérea, etc. Sobre el panel antirreflejos, situado sobre el panel de instrumentos, había un visor de cañón con sus correspondientes mecanismos, que ocultaban un 40 por ciento del campo de visión delantera. En una escala de uno a diez, yo le habría dado al Phantom un 3, un 6 al A-4 y un 8,5 al Grumman A-6 Intruder.

Antes de la aceleración de su motor, el Phantom bien podría parecer semejante a otro avión cualquiera, pero cuando cada J-79 pasa del ralentí al ciento por ciento (casi 10.200 revoluciones por minuto), uno empieza a sentir lo extraordinario que es realmente. En aviones anteriores, el pisar a fondo el acelerador no conduce a nada más que el típico acelerón indolente de la mayoría de los reactores. De hecho, cualquier uso exagerado del acelerador podía ocasionar un tirón, ratear o incluso una parada intempestiva. Por el contrario, la respuesta del J-79 es tan soberbia que prácticamente no hay retraso alguno. El motor, con sus difusores de entrada variable y su complejo sistema de sensores y controles, da buena cuenta de la mayor parte de ello, pero el diseño de las tomas en un avión es algo bastante divertido. Es todo excepto una ciencia exacta, sobre todo cuando el vuelo supersónico forma parte del entorno. Diseñar entradas que permiten todos los extremos de actuación —respuesta instantánea del acelerador, desde el nivel del mar a los 18.000 metros, velocidad aérea cero hasta por encima de Mach 2; del vuelo nivelado de 1-g hasta el enloquecedor régimen de maniobras en el combate aéreo— requiere mucho más que los meros conocimientos de las técnicas. Exige inspiración y suerte.

Mike asomó la cabeza desde su cabina y me indicó su situación levantando el pulgar. Este tipo de comportamiento informal me molestaba porque una de las supuestas ventajas de volar en sección es la del apoyo mutuo, lo que en este contexto implica que él debe estar observando mi avión en busca de fallos evidentes como una configuración inadecuada, fugas importantes, fuegos, etc. No era de gran importancia, pero mostraba una falta de disciplina que entonces prevalecía entre los pilotos

Con el tren de aterrizaje y los flaps arriba, el Phantom... respondió como un poderoso gato en libertad y la velocidad aumentó con rapidez.

Era hora de irse y empujé los aceleradores hacia delante, hasta su tope militar (sin posquemador). Mientras los motores se aceleraban un 80 % de las revoluciones por minuto, momento en el que solté los frenos de la rueda, el avión empezó a coger impulso. Con su peso en aquel momento (casi 53.000 libras), la aceleración del avión era casi sorprendente. Después de seis segundos con motor básico y a una velocidad aérea de quizá cuarenta nudos (el indicador de velocidad aérea no se molesta en funcionar hasta a partir de los 50 o 60 nudos), seleccioné los posquemadores moviendo los aceleradores hacia fuera y después hacia delante hasta el tope. La respuesta fue inmediata e inmensamente más satisfactoria cuando el empuje pasó de 20.000 a 34.000 libras. Las señales de la pista empezaron a pasar rápidamente mientras la aguja de la velocidad aérea subió de golpe la marca de los 100. Con la palanca en su tope posterior, el tren de morro empezó a extenderse a 125 nudos y vibró con ligero «shimmy» a los 140. Estabilicé un ángulo de 12 grados para que el avión pudiera volar por sí solo, adelantando la palanca cuando el avión se acercaba a su posición de ascenso adecuada. Después se produjo una extremecedora suavidad cuando el Phantom se adentró en su elemento. La velocidad pasó de los 185 nudos cuando inicié el paso a la configuración de ascenso.

La recogida del tren lleva menos de tres segundos, pero la secuencia de los hechos es poco menos complicada que un ba-

llet. Empieza con la selección del mando del tren en la posición superior. En los aviones militares, el mando del tren es un pesado trozo de metal que los pilotos aprenden a mover con saña, como si la propia fuerza fuese importante para el éxito de la operación.

Con el tren de aterrizaje y los flaps arriba, el Phantom —incluso cargado con bombas y combustible— respondió como un poderoso gato en libertad y la velocidad aumentó con rapidez. En ese momento, el Phantom es un avión ruidoso, repleto de porrazos, zumbidos, vibraciones arrítmicas, crujidos y silbidos entre los que se intercala algún estampido ocasional. Las válvulas de transferencia de combustible funcionan a tope y los tres sistemas hidráulicos separados están continuamente en acción. El sistema neumático acumula y descarga presión constantemente mientras que los motores, con su multitud de bombas y accesorios, zumban y rechinan en una cacofonía de sonidos mal hermanados. Por encima de todo ello está el estruendo del aire rasgado por una profusión de carbunclos, protuberancias y discontinuidades que hacen del Phantom cargado la anomalía aerodinámica que realmente es. Ahora, casi en los 300 nudos, fijé los posquemadores y roté a posición de ascenso. Detrás mío, Mike, que había retrasado su despegue treinta segundos, confirmó su estado.

«Asp Dos en el aire, botón cuatro.»

ABAJO: *Una vez cumplida la misión, los tripulantes de un Phantom se dirigen hacia la sala de reuniones. El descanso vendrá después.*

T. SPENCER

PHIL DANNERY

ARRIBA: *Gráciles y poderosos, estos dos Phantom vuelan en la clásica formación de caza, comandante y acompañante. Pronto se hallarán picando sobre sus objetivos en tierra* (DERECHA).

Capítulo 2

CALLEJON DE BOMBAS

RUMBO AL BAR

Habrían pasado unos diez minutos, a casi 115 kilómetros de la base, antes de que nos nivelásemos en nuestra altitud de crucero inicial de 6 500 metros. Ahora era el momento de comprobar los indicadores, el momento de ponerse cómodo, prestando atención a los sonidos y movimientos que distinguían al Victor Whiskey Ocho de los demás aparatos de la línea de vuelo; el momento de dar una atenta lectura de los instrumentos antes de aburrirse en el fondo del asiento. Era el momento de retirar mi atención de la tarea de ponerse en el aire y centrarla en la ejecución de la misión.

«Control de salida, patrulla Caldero Uno en el aire a cero-uno, tiempos cero-cero, cuatro-cero y cuatro-cuatro.»

«Roger, Caldero. Contacto en radar. Su compañero está a una milla en la cola. Informe VFR en lo alto.»

Los adivinos del tiempo habían fijado los topes del nivel inferior a 4.500 metros, con unas capas superiores basadas en los 8.000 y con tope en los 12.500. Aquello era muy típico de aquella época del año y nosotros deberíamos haber empezado a salir por debajo de las nubes altas al otro lado de la Zona Desmilitarizada y ver el suelo al sur de Vinh. El altímetro había apenas superado los 4.500 metros mientras atravesábamos las andrajosas nubes superiores y salíamos a cielo abierto.

«Caldero Uno Dash Dos está en lo alto a quince-dos » «Tallyho, Dash Uno.»

«Tallyho» era una expresión usada por los pilotos ingleses de Lime durante la Segunda Guerra Mundial. Indicaba el avistamiento de la presa en cuestión y aquí venía muy a propósito.

«Roger, Caldero Uno Dash Dos; lo vemos en una senda de media milla. Vía libre a Panamá.»

«Gracias. Salida Dash Dos viene a estribor veinte. Conecto botón cinco.»

> Giré hacia él 40 grados, fijando un ángulo de cruce «caliente» en el que él (sin tener que hacer nada) pasaría por delante mío.

Nuestra preocupación inmediata era juntarnos y estabilizarnos en disposición de combate lo más aceleradamente posible; nada es trivial a pesar del hecho de que el encuentro formaba parte de casi todos los vuelos. El acercamiento es una cuestión de ángulos y diferencias de velocidades y, a las distancias y velocidades de los reactores, las relaciones pueden ser perniciosamente elevadas.

Era preferible, tanto desde el punto de vista del consumo de combustible como desde el de la posición final, que la rapidez de acercamiento de Mike estuviese primeramente en función de los ángulos en lugar de la velocidad aérea. Bajo las mejores circunstancias, el compañero quemará un 5 % de combustible más que el líder en el mantenimiento de la posición, por lo que es importante no añadir más a este desequilibrio. Haciendo que se alejase en el giro, le hice avanzar más hacia el punto del encuentro y mientras él ascendía hacia mi posición tres-treinta (en relación a la dirección en que señala mi morro), giré hacia él 40 grados, fijando un ángulo de cruce «caliente» en el que él (sin tener que hacer nada) pasaría por delante mío. En respuesta, se vio obligado a girar hacia la izquierda (hacia mí) para evitar dar conmigo, aumentó aún más su ángulo y creando un acercamiento de más de cien nudos. Con esta velocidad relativa, era capaz de quitarse de en medio la media milla en menos de un minuto

Mike se acercó rápidamente al punto de encuentro. Tras colocarse detrás de mi cola nada menos que a 300 metros, asumió el rumbo base mientras yo mantenía mi dirección, esperando a que él apareciese en mi posición siete-treinta Al juzgar la posición relativa de ambos aviones, giré hacia el rumbo base a tiempo de colocarlo directamente junto a mi costado de babor, deslizándonos hasta la posición de combate, en la que los aviones estaban separados por unos 1.500 a 3.000 metros, una distancia dictada por varios factores que tenían que ver con la ejecución de los giros, la visibilidad y la naturaleza de la supuesta amenaza.

> Una vez que la cabeza buscadora del misil se ha enganchado... es casi imposible escapar de él, no importa lo bien que uno maniobre.

Las maniobras en el combate aéreo son el remate en la actuación en vuelo. Combinan todas las técnicas básicas de vuelo al nivel de la máxima ejecución, donde el premio al error o la indecisión es la muerte o, peor aún, la ignominia de la derrota Aunque el combate aéreo parece ser rápido y sucio, no lo es. Hasta la finalización con éxito de un firme ataque exige técnicas que se adquieren con la intrepidez y se alimentan de la repetición. La imaginación y la concentración que permiten al piloto de caza maniobrar con confianza en esa arena tridimensional que es el mundo de los combates aéreos son el producto de una dura labor y una máxima atención.

La primera regla en el combate aéreo es ver al enemigo... antes de que él te vea a ti, si es posible, pero por lo menos antes de que él alcance la posición de disparo. Históricamente, la inmensa mayoría de las técnicas proceden de la cautela, donde el primer aviso que tiene la víctima es el sonido de su avión retorciéndose ante una andanada de fuego de cañón.

Con el Phantom, en Vietnam, si uno veía al enemigo antes de que él estuviese listo, y si uno no perdía la cabeza, se podía maniobrar para impedir que el atacante se colocase en posición, incluso frente al tan cacareado (pero ya desfasado) MiG-21. Por supuesto, no se puede hacer mucho frente al ataque frontal de un enemigo equipado con un misil de capacidad todo-aspecto como el Sparrow, pero, afortunadamente, los norvietnamitas no tenían nada de ese tipo; lo habríamos pasado muy mal. Así, se limitaban a ataques de cola, por lo que la clave consistía en impedirles conseguir una posición dentro del alcance letal y las envolventes de g de su armamento —cañones o un misil de guía térmica, que era una copia mala de nuestro original Sidewinder—. Un ataque con cañones se tenía que ejecutar dentro de los 150 metros, mientras que el alcance del misil podía ser de hasta kilómetro y medio, según la altitud y la velocidad de acercamiento. No hace falta decir que, una vez que la cabeza buscadora del misil se ha enganchado es casi imposible escapar de él, no importa lo bien que uno maniobre, por lo que es imprescindible que se inicien tácticas evasivas lo más pronto posible.

TRH PICTURES

ARRIBA: *Incluso con los tanques auxiliares externos, el Phantom necesitaba reabastecerse en vuelo para poder efectuar misiones a larga distancia. Aquí, un KC-130 Hércules de los marines reabastece a dos Phantom*

Lo siguiente en importancia es el aumento de la energía de tu avión a un nivel mayor que el de tu adversario Esto no sólo te da un buen margen de actuación, sino que también te ofrece más opciones mientras continúe el contacto.

La tercera regla es que se debe pensar ofensivamente. Incluso si se está a la defensiva, uno tiene que estar pensando por adelantado en cómo neutralizar la situación y tomar la iniciativa. Después sólo es cuestión de ser uno el que ataque. Con el Phantom, esto quiere decir que hay que llevar el ataque al terreno de uno. El MiG-21 tiene muy buenas cualidades, entre las cuales la principal es una reducida área frontal, lo que lo hace muy difícil de localizar. En el lado bueno (para nosotros), tiene algunas debilidades muy aprovechables. El MiG-21 está en su elemento cuando vuela a gran velocidad por encima de los 7.500 metros, pero se viene abajo en los 3 000, y el Phantom, con su tremenda ventaja en empuje y peso, puede perfectamente con él. A 2.500 metros, un Phantom limpio (o sea, uno sin misiles ni depósito) es capaz de mantener la altitud mientras vira en un ángulo de 8 g. Si ponemos un MiG-21 en un elevado ángulo de ataque, se convierte en un potro desbocado que a duras penas puede ser gobernado correctamente. Las deficiencias del diseño de la entrada del MiG-21 limitan su velocidad a 570 nudos, mientras que el Phantom puede subir hasta 750 (en Vietnam, sólo el F-105 era más rápido), lo que nos permitía acumular energía y separación al mismo tiempo.

La cuarta regla es que uno no debe trabar combate a menos que se tenga combustible suficiente para terminar. El Phantom fue diseñado como caza de superioridad aérea, más que como interceptador, lo que significa que, en teoría, es capaz de llegar hasta un campo de batalla lejano y combatir sobre él. Aún así, combatir sobre Vietnam del Norte imponía unas restricciones muy severas a nuestras alternativas. A menudo, los pilotos norvietnamitas estaban a pocos minutos de sus aeródromos, mien-

ARRIBA: *Juegos de guerra. Un piloto de MiG-17 norvietnamita impartiendo una lección de táctica a sus camaradas, con la ayuda de dos pequeñas maquetas.*

ıras que nosotros tardábamos más de una hora en llegar a los nuestros. No era muy gratificante derribar un MiG si luego había que saltar del propio avión en el camino de vuelta por falta de combustible.

Al observar las espectaculares acrobacias de un combate aéreo, uno puede pensar que la violenta manipulación de los controles forma parte de la acción. Nada más alejado de la realidad. La persona que tiene ventaja es aquella que lleva su aparato al límite de sus posibilidades pero sin excederse Así, la mentalidad ofensiva exige que uno asuma que el oponenete va a cometer errores para que, cuando lo haga, uno estará preparado para sacar provecho de la situación.

Si no se adopta alguna táctica evasiva, es difícil que el incursor no consiga derribar su blanco.

A fin de proporcionarse defensa mútua, una patrulla suele entrar en territorio hostil en formación de combate, separados unos de otros entre 1 500 y 3.000 metros, con cada piloto observando continuamente la cola del otro Un «bogie» (adversario) se acercará con toda seguridad por el costado, ligeramente atrasado. «en alto», a unos 1.500 o 2.000 metros por encima y a dos kilómetros de distancia. Probablemente iniciará su entrada virando hacia la sección y bajando su morro para cobrar velocidad, pensando en descender ligeramente por debajo del elemento más cercano e invertir a unos 700 metros a fin de reducir el ángulo en unos 20 grados. Esto lo dejará fuera del campo de visión de la víctima en cuestión y, si no se adopta alguna táctica evasiva, es difícil que el incursor no consiga derribar su blanco.

El antídoto contra esto es una buena dosis de observación. Tan pronto como se localice al «bogie», se inicia un viraje «hacia» la incursión, cuya severidad está en función de la amenaza

Si el «bogie» es avistado antes de que comience su ataque, el giro puede ser «fácil» —de 25 a 30 grados en ángulo ascendente—, obligando al «bogie» a hacer algo (cualquier cosa). Una vez que el «bogie» se ha lanzado al ataque y se está acercando al punto de inversión, los defensores deben optar por un «giro difícil» en un ángulo ascensional de 45 a 60 grados. Si no se descubre al «bogie» hasta después de realizada la inversión, cuando ya está en nuestra cola, la patrulla se ve obligada a efectuar un «giro de ruptura», una maniobra de pánico que revuelve las tripas y consiste en picar bruscamente para que el atacante no pueda apuntar correctamente.

Sin importar la severidad de la maniobra inicial, el propósito es hacer que el «bogie» se pase de la senda de vuelo de la sección y, después de haber sido obligado a rebasarla, la idea consiste en aumentar el ángulo y la separación hasta que el atacante se convierta en defensor. La clave de ello es echarlo fuera de fase. Una vez que uno ha aumentado su energía hasta su nivel, ya puede empezar a «picotearle». Cuando veas que él baja el morro, tú sube el tuyo y viceversa, pero nunca «inviertas» tu viraje a menos que veas que él te está superando.

Incluso cuando estás luchando por tu propia vida frente a un atacante, nunca dejas de mirar por tu compañero.

El nivel de energía base en el contacto determina el punto en el que se completa una maniobra en la vertical, más que en la horizontal. Como siempre, el Phantom maniobra a través de una serie de toneles, realizando lo que se conoce comúnmente como «tijeras verticales», a fin de reducir el ángulo y alinear su fuselaje con el del enemigo para poder disparar. A menudo, el avión maniobra en la vertical tanto hacia arriba como hacia abajo, con la carga g alternando entre medio g en lo alto y más de 8 g en lo bajo. A pesar del bataneo que se crea cerca del ángulo de ataque crítico, el Phantom posee excelentes cualidades de vuelo.

Incluso cuando estás luchando por tu propia vida frente a un atacante, nunca dejas de mirar por tu compañero. De modo sorprendente, los soviéticos y sus aliados nunca han puesto mucho énfasis en las tácticas de sección —posiblemente debido a su inferior equipo—, pero en demasiadas ocasiones ellos han ganado porque un segundo incursor ha entrado en escena para rematar el trabajo.

Debido a su superior relación empuje-peso y su mayor ángulo de ataque frente al MiG-21, el Phantom debería ser capaz de pasar a la ofensiva con dos virajes, pasando a la separación y preparando sus armas al tercer viraje. Debido a sus propias deficiencias de funcionamiento, los pilotos norvietnamitas optan sabiamente por acercarse al Phantom con un ataque fulminante, realizando una sola pasada y «arrastrando la cola» sin importar el resultado. Era algo que teníamos que conservar en mente mientras nos dirigíamos a Vinh. Los demás dependían de nuestra habilidad para neutralizar los antiaéreos con nuestras bombas, y ése era nuestro trabajo, no combatir contra los MiG.

Nuestra patrulla pasó a una altitud de 6.500 metros Por encima y por debajo nuestro la capa de nubes estaba cerrada en todas direcciones, pero las capas superiores ofrecían señales de claros. Estábamos a cinco minutos de la hora prevista para repostar.

Con sus dos depósitos externos de combustible de 270 galones, el Phantom podía haber llegado hasta el objetivo y volver a Da Nang sin repostar, pero hubiera ido muy justo de combustible y no podría haber margen de error. Si hubiese que adoptar maniobras evasivas, habría que marcharse a casa. En apenas tres minutos habíamos hecho casi 40 kilómetros y era el momento de pasar a la frecuencia del avión cisterna. Como si hubiese leído mi mente, nuestro controlador habló por la radio.

> Nos reuniremos con la Ballena en quince minutos, rumbo a la zona del objetivo.

«Caldero Uno, contacten Baloncesto Uno Nueve en botón dieciocho.» El avión cisterna estaba en contacto visual a unos dieciséis kilómetros, dirigiéndose en sentido contrario. Aunque su velocidad indicada era de apenas unos 200 nudos, iba a casi siete kilómetros por minuto. Con nosotros a unos diez kilómetros por minuto, el acercamiento total era de unos 600 nudos, por lo que, si tenía que girar 180 grados cuando se hubiese acercado a unos doce kilómetros, nosotros llegaríamos a él y estaríamos en posición para repostar cuando saliese de su giro en dirección al noroeste.

Mientras el avión cisterna iniciaba su giro comuniqué a Mike que se uniera a nosotros efectuando una pronunciada inclinación de las alas. Mientras se acercaba, calibré mi aproximación al cisterna. Mientras éste efectuaba su giro, el acercamiento era cada vez más una cuestión de diferencia de velocidades —al principio 150 nudos, pero después empezó a disminuir y decelerar— y aún quedaban 90 grados de giro con 80 nudos. A una distancia de 400 metros, quedaban 45 grados de giro. Mike estaba cerca y le ordené que redujese la velocidad.

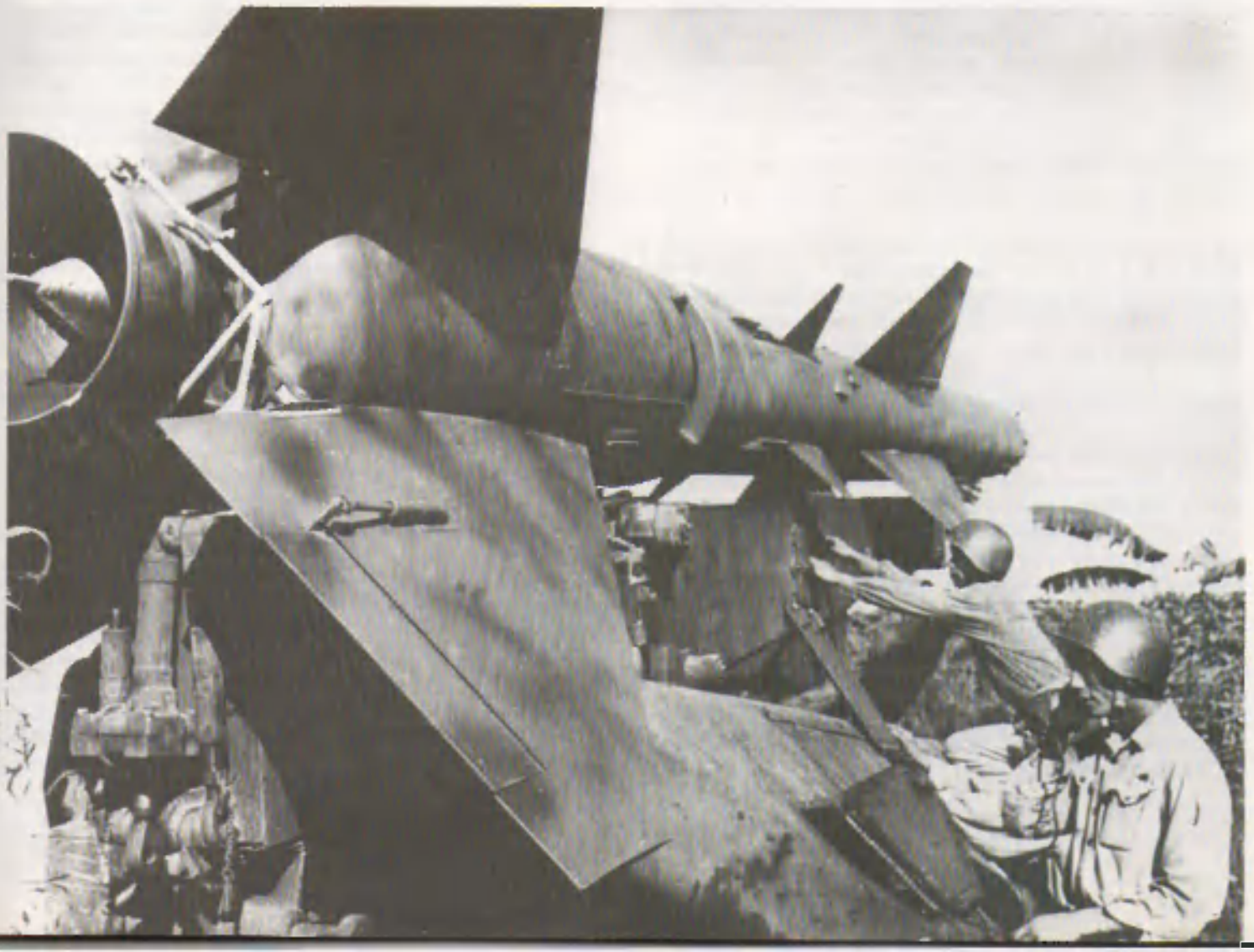
Durante el día y libre de nubes, la operación de suministro de combustible en vuelo es bastante fácil. El avión cisterna despliega un cono (en el caso del KC-130 hay un cono en cada ala) compuesto por una manguera de 40 metros con un receptáculo pasivo protegido por una cesta de 60 cm de diámetro, que tiene la doble función de estabilizar el cono durante el vuelo y guiar la sonda para la conexión. En el caso de los aviones navales, el receptor inserta su sonda por el cuello del cono para activar el flujo de combustible.

La luz verde en el contenedor del avión cisterna parpadeaba, indicando la transferencia de las 5 000 libras de combustible. Me separé de la cesta disminuyendo la potencia, retrocediendo con la misma diferencia de velocidades existente durante la conexión, mientras me concentraba en la salida del cono en su posición de cola normal para evitar ser golpeado por él. Tras separarme del cisterna otros 300 metros, recogí la sonda y comprobé la transferencia de combustible. Mike estaba retrocediendo

«Baloncesto, patrulla Caldero Uno fuera, saliendo por su lado de estribor. Asp, botón seis.»

La hora era las 06.28, perfecta según lo programado. Nos reuniríamos con la Ballena en quince minutos, rumbo a la zona del objetivo, pero muy al sur de los enclaves de los SAM.

ABAJO: *El terror oculto, la muerte instantánea: un emplazamiento de misiles SAM norvietnamita en las afueras de Hanoi, temidos sobre todo por los pilotos de Phantom.*



ARRIBA: *Un F-4 cargado con tanques lanzables y bombas convencionales Uno de los secretos del éxito de este avión se debió al hecho de que podía ser rápidamente convertido para transportar una amplia gama de armamento.*

ASP BAJO PRESIÓN

Nuestra hora de objetivo prevista eran las 07.03, dos minutos antes de la hora en que Tricky Seis-Cinco y los cuatro F-105 Thunderchief (Thud) de su patrulla llegarían a gran altitud por el sudoeste para alcanzar los muelles de embarque a las 07.05. La idea era que nuestras bombas explotasen sobre las posiciones de los cañones antiaéreos justo cuando los Thud iniciasen sus picados. Con Willie anulando el radar y nosotros atacando las posiciones de cañones, los 105 podrían atacar en fuerte picado sin ser molestados.

La táctica de la Fuerza Aérea era descender hasta los 4.500 metros y desde allí realizar un picado de 60 grados sobre el blanco, bombardeando a los 2.500 metros y finalizándolo a los 1.500 metros. Imaginé que habría varios problemas con esta aproximación Estaba demasiado lejos frente a los enclaves antiaéreos fijos, aunque éstos no estuviesen controlados por radar Pero frente al radar era un suicidio. En segundo lugar, la distancia hasta el blanco en la entrada era de 9.000 metros. Incluso durante el lanzamiento de las bombas, los aviones estarían a casi cinco kilómetros, demasiado lejos para que los pilotos detectasen la mayoría de los blancos y mucho menos para que diesen en alguno.

Nuestro perfil de ataque estaba casi en el lado opuesto. Estaríamos sobre el terreno a unos cuarenta kilómetros al sudoeste del blanco, en dirección al norte hasta que alcanzásemos el río Ca. Había buenos puntos de referencia en el río, por lo que esperábamos pocos problemas para localizar nuestra posición en la fase final del camino al objetivo. Yo tenía pensado dividir la sección a los seis kilómetros, enviando a Mike a la izquierda rumbo al norte mientras yo giraba al este, dejando al objetivo en un ángulo de 45 grados entre nosotros. El elemento sorpresa junto con las distintas direcciones de las entradas ayudarían a nuestra fuga y habría suficiente ruido, humo y confusión para que los Thud pudiesen realizar sus entradas con tranquilidad.

Las nubes altas empezaban a disiparse y por delante había grandes manchas de cielo azul Aquello era bueno, por supuesto, pero las nubes bajas constituían el problema. A dieciséis kilómetros, ligeramente por encima del horizonte, Willi farfullaba algo a una velocidad de unos 300 nudos.

«Caldero Uno, contacte con Playboy Uno Uno en negro. Su posición es cuarenta izquierda para diez kilómetros.» El negro era una de las diversas frecuencias tácticas de uso normal en el Norte y correspondía a nuestro botón trece

«Playboy Uno Uno, Caldero Uno en tus tres-treinta, a dos kilómetros y medio. ¿Recibió el tiempo revisado del objetivo?»

«Afirmativo, Caldero. Tengo pensado avanzar otros cuarenta kilómetros en el presente rumbo y después virar a babor para compensar los diez minutos extra a este lado de la zona de los SAM.» Aquello nos mantendría a unos quince kilómetros del lado más meridional del anillo de los SAM; Playboy estaría intentando fijar con exactitud la posición del radar por triangulación durante su órbita.

Intentaba determinar con exactitud mi posición al menos cada tres minutos —o con más frecuencia si había buenas referencias en el terreno—, pero, del mismo modo, tampoco quería quedarme atascado en tener que preocuparme de dónde estaba a cada segundo del vuelo

Por lo menos había algunos claros de considerable tamaño que empezaban a verse en las capas inferiores de las nubes, pero seguían sin ser suficientes para poder ver bien el terreno. Sin Willie, hubiera sido una estupidez volar a 6 000 metros por encima de una capa de nubes tan al norte. Por lo menos, Willie podría impedir que el radar nos detectase, pero habría sido aún mejor si pudiésemos distinguir el terreno. Aunque el fuego antiaéreo de 57 y 87 mm podía alcanzarnos en nuestra altitud de crucero, nuestro vuelo errático bastaba para confundir al enemigo. La principal amenaza era un misil superficie-aire El SA-2 era el tipo de misil capaz de derribar al U-2 de Gary Powers sobre la Unión Soviética Era un misil grande, diseñado para cotas extremadamente altas, debido a lo cual tenía un sistema de dos etapas, con un cohete acelerador y uno de crucero El primero lo levantaba del suelo, funcionando durante los primeros segundos, durante los cuales no se podía guiar al misil. La guía comenzaba una vez que el motor de crucero se conectaba y el misil era guiado a través de una curva de persecución (por un radar terrestre de rastreo y vigilancia), la cual difiere bastante de un perfil de rumbo colisión. Mientras la aproximación en rumbo de colisión se calcula apuntando directamente por delante del blanco, la curva de persecución se obtiene por vectores enfocando al misil hacia la parte posterior del blanco.

Ya que el SA-2 tenía que responder constantemente a los datos de posición suministrados por el radar terrestre mientras perseguía a su blanco, se le podía tratar del mismo modo que a un avión enemigo. Al girar hacia el SA-2, se le podía colocar en un ángulo cada vez más elevado, empujándolo más y más fuera del giro. Aunque era capaz de velocidades mayores que las de un avión, su radio de giro era incapaz de compararse con la maniobrabilidad de un caza. Mientras el misil era atraído a un ángulo cada vez mayor, su ritmo de aproximación disminuía conforme se iba apartando hacia fuera del giro

Cuando miré hacia allí, no había más que una nube de humo. Había desaparecido.

«Playboy llegando por babor uno-ocho-cero.» Nos habíamos acercado un kilómetro y medio, así que, manteniendo mi rumbo actual hasta ver su radio de giro antes de iniciar el mío, lo seguiría hacia su órbita. Esto mantendría la separación entre uno y otro avión, permitiéndome tenerlo a la vista. Mike, anticipando que nuestro giro hacia el rumbo exterior sería menor de 180 grados, retrocedió ligeramente por detrás de su posición normal, una maniobra pensada para adelantarse de nuevo cuando pasásemos a la nueva dirección.

Durante la primera mitad del giro, Mike estaba entre Willie y yo, permitiéndome tenerlos a la vista a ambos. Durante los últimos 90 grados del giro tuve que pasar cada vez más tiempo mirando hacia detrás para ver a Mike mientras se colocaba junto a mí, de modo que, cuando hubo aquel relámpago a mi derecha, fue en los límites de mi visión periférica. Fue en el área donde había estado Playboy Uno Uno, pero cuando miré allí, no había más que una nube de humo. Había desaparecido. Tuve la ligera tentación de pensar en lo que le había sucedido.

«¡Asp, problemas! ¡Willie ha desaparecido!» Casi inmediatamente miré al avión de Mike mientras éste colocaba su pájaro en un viraje de 90 grados, picando por debajo del horizonte y lanzando hileras de vapor por las alas.

Apenas acababa de girar 135 grados y picar pronunciadamente por debajo del horizonte para desplazarme hacia el interior del viraje de Mike, cuando vi algo en movimiento saliendo de la capa de nubes por debajo nuestro, moviéndose de derecha a izquierda.

«¡Mantén tu morro bajo y préstale atención!» Tiré un poco de la palanca y empecé a subir el morro a fin de tener el SAM a la vista. Escuché otro zumbido. ¡Había un segundo misil en el aire, desplazado hacia el lado exterior del primero! Probablemente se dirigía hacia mí, pues el primero parecía intentar seguir a Mike.

Desapareció con un relámpago, dejando un anillo de humo multicolor atravesado por una línea espiral blanca.

«¡Bien, Asp, nivela y sal pitando! Misiles en el aire a las cuatro y a las siete.» Estaba a punto de perder de vista al primero, así que invertí y me dirigí hacia el lado exterior del giro de Mike Para entonces ya no había duda de que el primero iba a por Mike; tampoco había duda de que el ángulo era ya tan elevado que en realidad era más una amenaza para mí que para él. En el punto culminante del ángulo de cruce y apagada la etapa de aceleración, el misil parecía ahora más pequeño.

Entonces desapareció con un relámpago, dejando un anillo de humo multicolor atravesado por una línea espiral blanca. Mi morro había bajado ahora bastante por debajo del horizonte mientras yo intentaba recobrar el interior del giro de Mike y obligar al segundo misil a seguir el destino de su compañero. Todavía en invertido, me lancé a toda velocidad con el SAM situado de cerca en lo alto, detrás del arco posterior de mi cabina.

Vamos, avión, baja el morro .. abajo... más bajo... gira, ¡cabrón!

Mi velocidad se acercaba a los 500 nudos y el Phantom seguía vibrando en un giro de 6 g. ¡El misil seguía acercándose a una velocidad impresionante!

¿He subestimado sus posibilidades? Sigue tirando, bulto... ah, allá va.

Tras pasar por debajo de su senda de vuelo, muy alejado, el misil pareció descubrir su fallo. Entonces estalló y sus restos pasaron rápidamente por detrás. ¿Había algún otro? «Sube la proa y suaviza el viraje, Dash Dos. Paso adentro a tus ocho. Estás libre.» Pasé por delante de Mike hacia su lado derecho y subí, invertido, mirando hacia abajo para asegurarme de que no había más misiles.

Los SAM habían venido del este de donde efectuamos nuestro viraje. Fuimos realmente afortunados de que no hubiesen ido a por nosotros en primer lugar. O bien los que manejaban la batería esperaron a que Willie estuviese virando con su antena de interferencias neutralizada por el propio ángulo de su alabeo, o bien los sistemas del aparato de mi compañero no funcionaban del todo; de otro modo, nos habría alertado. Yo

habría continuado el giro hasta que estuviésemos en dirección al sur, pero esta vez invertí el viraje para salir hacia el oeste, lejos del enclave de los misiles.

Por tercera vez desde que nos separamos del avión cisterna, revisé las conexiones del armamento, cerciorándome de que no iba nada mal. Debido a la diversidad de las armas disponibles y a la variedad de las opciones, el panel de selectores de armas del Phantom —llamado «hueso de perro» por su forma tan característica— es enormemente complejo. Con la configuración de entonces, mi avión tenía seis bombas en la parte central inferior del fuselaje y tres más en cada lanzador triple (IER), para un total de doce bombas de 500 libras. Las bombas son literalmente expulsadas de los lanzadores en una sucesión de secuencias e intervalos por unas zapatas eyectoras accionadas por cartuchos de escopeta.

Cuando las defensas antiaéreas no eran una preocupación real, el piloto podía intentar seguir por más tiempo el descenso de las bombas. En la mayor parte de Vietnam del Sur, donde la principal amenaza eran las armas portátiles con algún ocasional cañón de 23 mm, el método más preciso consistía en un picado de 30 grados, entrando a 2.000 metros y lanzando las bombas a 1.000 metros con un tiempo de seguimiento de dos a tres segundos. En este tipo de entradas había tiempo para registrar la fuerza del viento, analizar su vector, recolocar la imagen del visor y estabilizar antes del lanzamiento. En un entorno hostil, más de un segundo de vuelo estable era peligroso. Entonces, sólo había tiempo para registrar la fuerza y efectuar una inmediata corrección para reajustar el vector instantáneo del avión.

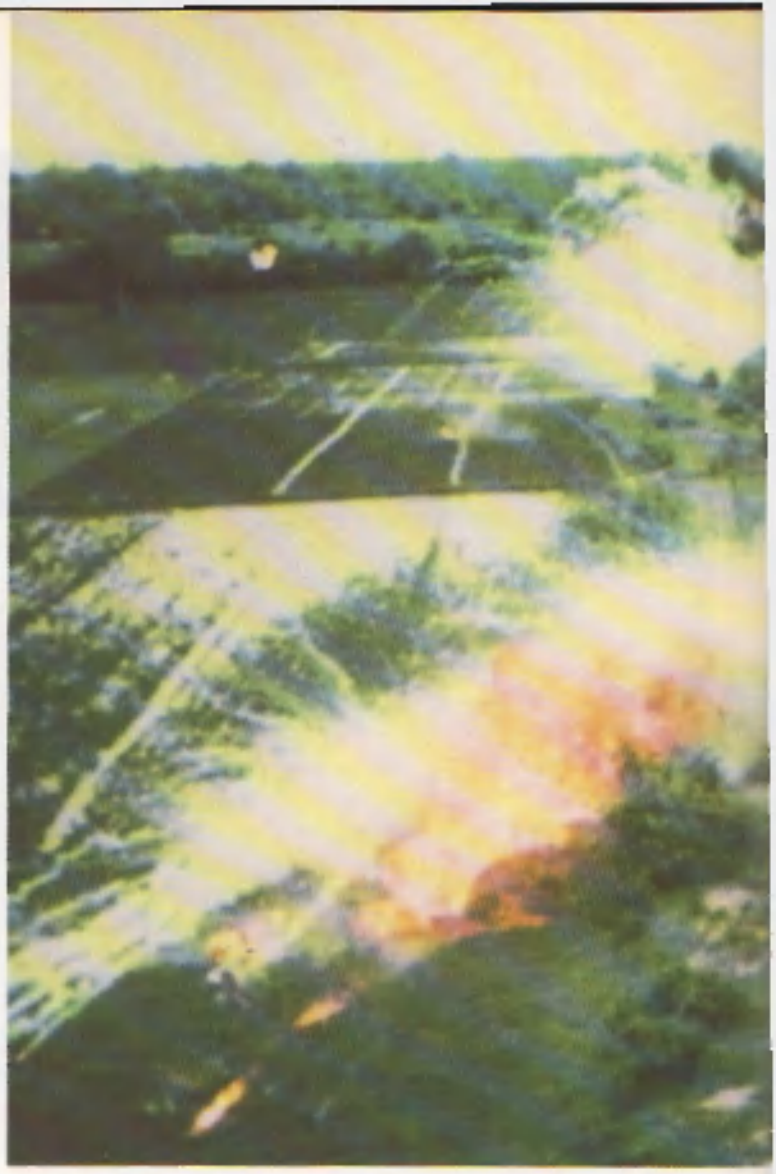
Di gases de golpe, cerré los aerofrenos y empujé la palanca hasta que sentí los 4 g en las tripas.

Debido a que el enclave de los antiaéreos era una zona más que un blanco puntual, las correcciones no eran demasiado críticas, pero tampoco resultaban complacientes No tenía sentido pasar por todos estos problemas para, al final, llegar sobre el objetivo y bombardear de cualquier manera.

El río Ca estaba delante, con el puente de la Ruta 8 a un kilómetro y medio al este. Nuestro viraje hacia el objetivo nos llevó directamente a sobrevolar unos camiones que se dirigían al puente. Si hubiésemos estado en una misión de «fisgoneo», habrían sido excelentes blancos de fortuna, sobre todo una vez que estuviesen sobre el puente. Mi excitación aumentó y, durante un instante, brilló la tentación de dedicarles un par de bombas. Rara vez se tenía una oportunidad de este tipo y yo no tenía duda alguna de que aquello —al igual que el convoy de las colinas— era un blanco mucho más lucrativo que el de los Thud, pero, desgraciadamente, teníamos otro trabajo que hacer. Tras sobrevolar una elevación y seguir sus contornos hasta el valle del Ca, nos lanzamos hacia el objetivo, que ahora estaba justo delante, a menos de cinco kilómetros de distancia en lo alto de la siguiente colina.

«Asp Dos, babor a cero-uno-cero Al salir del viraje, el objetivo estará en tus dos-treinta durante cuatro kilómetros.»

«De acuerdo, vayamos a estribor a cero-nueve-cero... Mira la colina... Calma, no te pases en la corrección. Todavía quedan veinte segundos hasta el comienzo... No hay fuego de tierra .. No subas..., déjalo descender . »



ARRIBA: *Espectaculares y letales: una muestra del poder destructivo de las bombas de fósforo blanco, conocidas como «Willie Pete».*

«Compruebo armamento principal.» Jerry estaba haciendo las comprobaciones finales de armas.

«Armamento principal listo.»

7.500 libras de combustible... Ninguna luz de alerta... Diez segundos...

«Compruebo visor de cañón y me preparo.»

«Listo; 87 milésimas.»

Cinco segundos... Ahora o nunca.. No lo fuerces... ¡Ya!

«Asp Dos subiendo.»

«Dos, Roger. Quince segundos para entrar.» Di gases de golpe, cerré los aerofrenos y empujé la palanca hasta que sentí los 4 g en las tripas. El Phantom viró 60 grados en la vertical y la aguja del altímetro se hizo borrosa mientras bajaba velozmente unos 1.000 metros

Gira para invertir... Aguanta la palanca hasta que la aguja del altímetro se detenga, fácil... fáaa-acil. . Busca la presa.

En menos de doce segundos, el Phantom había pasado de su trayectoria a baja cota en dirección este a su posición de ataque dirección norte a 1.000 metros en un violento arco. Un oscuro conglomerado de cañones surgió a la vista justo delante del arco del parabrisas y, más adelante, hacia la izquierda, estaba el radar..., mi meta. Mientras el blanco se desplazaba hacia el centro del parabrisas, continué el giro, pasando a una posición invertida y nivelada en el momento en que se centraba el blanco.

«Asp Dos subiendo.»

Aguanta la palanca..., sigue a la presa hasta que la veas por debajo del arco del parabrisas..., puede que me esté adelantando un poco .., aguanta. Oh, cabrón, ¡gira!... Adelante y a la derecha con la palanca Timón a la izquierda para mantener la presa centrada...

«Tres mil, 470.»

Mientras hablaba, mis bombas explosionaban una tras otra, levantando polvo y escombros a centenares de metros del suelo.

Así, Jerry..., subiendo velozmente. ., un poco bajo. ¡Hola! Mira cómo corren...

«. . veinte lento 490 »

Párate ahí, muérdete la lengua.. Bien...

«... preparado... ¡Blanco!»

¡Blap!

El avión alabea debido a la asimetría momentánea cuando las bombas se sueltan alternativamente de los soportes. El rápido redoble de las cargas confirmó su correcta salida y el avión se sintió repentinamente libre y suelto, liberado de 6.000 libras: un séptimo de su peso real

«Asp Uno fuera »

Mike estaría ascendiendo en aquel momento, pero la transmisión le ayudaría a medir sus pasos. Mientras hablaba, mis bombas explosionaban una tras otra, levantando polvo y escombros a centenares de metros del suelo. Esto sucedió detrás y debajo de mí, bloqueando mi visión el propio avión, pero en mi mente pude ver perfectamente dónde había dado cada bomba. Los fragmentos viajarían varios cientos de metros de distancia del punto de impacto, aunque su amenaza para mí o para el otro avión disminuiría en proporción a la distancia. La principal zona de peligro estaba en mi extensa senda de vuelo, donde el ímpetu de las bombas al impactar impulsaron los trozos y escombros en la misma dirección. La entrada de Mike cortaría mi senda de vuelo en dirección este, por lo que los restos levantados por mis bombas estarían fuera de su camino, aunque aún quedaba una cortina de polvo y humo sobre el blanco.

El depósito de combustible externo de estribor estaba partido por la mitad y había evidencias de daños en el ala.

Volé en línea recta durante mi tirón de 4 g, relajando la presión posterior el tiempo suficiente para iniciar un viraje inclinado de 75 grados a la derecha para tomar la dirección 080 y ver como Mike se alejaba del blanco. Los indicadores de temperatura y presión estaban donde debían estar, y la cinta y el contador del combustible coincidían en sus lecturas, unas 6 500 libras de combustible.

«Tricky Seis Cinco dentro.»

«Asp Dos fuera.»

«Tricky, patrulla Caldero fuera del objetivo rumbo al mar.» En la distancia aparecieron más nubes de polvo y escombros, lo que prácticamente aseguraba que aquellos cañones estarían fuera de combate durante una temporada. La sincronización parecía perfecta. Todo lo que podía hacer ya era desear que la pérdida de Willie no convirtiese a los Thud en presa facil para los otros misiles SAM de la zona. En mis tres-treinta divisé un punto que se dirigía hacia el mar. Dash Dos estaba fuera de la zona del blanco.

«Asp Dos, estoy a tus diez a tres kilómetros, dime qué te queda.»

«Asp Dos, estado cinco-seis.» ¡Guau! Había gastado casi mil libras de combustible más que yo. Trescientas, vale, quinientas, bueno está. ., pero ¿mil? No, señor. Algo iba mal.

«Asp Dos, ven por estribor a uno-uno-cero Me uniré a ti.» Me acerqué rápidamente hacia él y, a unos cuatrocientos metros, pude ver que salía un delgado rastro de vapor de su avión.

«Asp Dos, ahora el estado es cuatro-ocho Échame un vistazo con detalle.» Tras acercarme suavemente. me deslicé por debajo de su avión, pudiendo ver los daños El depósito de combustible externo de estribor estaba partido por la mitad y había evidencias de daños en el ala, pero era en la parte inferior del fuselaje donde estaba el peor estropicio. La zona justo detrás de las tomas auxiliares de aire estaba hecha pedazos y había ríos de vapor manando junto al carenado delantero de estribor del Sparrow. A la velocidad con que perdía combustible, nunca llegaría a Da Nang; de hecho, sería muy afortunado si conseguía atravesar la Zona Desmilitarizada. Su única posibilidad era ganar altitud rápidamente y encontrar al avión cisterna. Si contactaba con él, podría seguir hasta casa de un tirón.

DOS BUENOS PARACAÍDAS

«Asp Dos, suelta todas las cargas externas y sube a nivel dos-cuatro. Estás perdiendo combustible por el lado de estribor del fuselaje y hay rastros de fluido hidráulico en la panza.» Los depósitos y soportes se soltaron de la parte inferior del avión de Mike y se perdieron de vista entre tumbos. Libre y más ligero, se dirigió lenta pero inexorablemente hacia arriba y lejos de mí.

«Asp Dos, ahora el estado es tres-nueve. Fluctuaciones hidráulicas negativas.» Puede que lo que vi era algo de fluido que quedaba de alguna fuga anterior, pero parecía como si estuviese deslizándose y goteando.

«Toma rumbo uno-cinco-cero y apresúrate a pasar por encima de la Zona Desmilitarizada por el lado interior de la Isla del Tigre. Pasemos al botón siete »

Avanzamos a través de varias capas de nubes dispersas antes de dar con una capa más compacta. Entonces, al igual que antes, nos hallamos en un claro entre capas de nubes Separados del mar y del cielo, escoltando un pájaro herido, me vi invadido por una sensación de soledad y recé para que todo saliera bien.

«Hillsborough, patrulla Caldero Uno fuera del objetivo a cuadtro-dos, Winchester subiendo a dos-cuatro. Dash Dos con una seria fuga de combustible en el fuselaje. Vamos directamente a Baloncesto Solicitamos informe a Joyride de nuestras intenciones. Pasaremos a la frecuencia del avión cisterna para efectuar el encuentro.»

> La eyección nunca es deseable, pero en un moderno caza de alas en flecha y de altas prestaciones, llega un momento en que no hay más opciones.

Nos acercábamos a casi veinte kilómetros por minuto, lo que significaba que nos reuniríamos en unos cinco minutos, tres minutos para repostar. Mi plan era que, cuando hubiésemos recorrido quince kilómetros, viraríamos hacia el cisterna en dirección al sur. Con un poco de suerte, nos uniríamos con él al final del viraje. Quedaba poco combustible, pero la preocupación principal era la fuga hidráulica... si es que existía en realidad. Para la extensión de la sonda de repostaje hace falta el funcionamiento del sistema hidráulico, por lo que si no había presión, la sonda no se extendería.

Supuse que podríamos reducir el flujo de combustible mientras reducíamos nuestra velocidad hasta la del avión cisterna. Nos quedaban tres kilómetros con 170 nudos de aproximación, pero el cisterna empezó a alejarse mientras continuaba su viraje hacia fuera. Nos quedaba medio kilómetro y nos acercábamos aún a más de 100 nudos. Era el momento de desplegar la sonda. Crucen los dedos.

«Asp Dos, extiende tu sonda y sube unos 150 metros.» Mientras empezaba a cruzar hacia el lado de estribor para observar la sonda, un gran penacho de vapor confirmó mis temores

«Se enciende la luz de carga hidráulica y la sonda no sale.» La voz de Mike era tranquila a pesar de que ahora sabía que estaba a punto de darse un baño.

«Baloncesto, Dash Dos tiene un fallo hidráulico y no podrá recibir el combustible. ¿Puedes alertar a los compañeros del SAR y hacer de RESCAP?»

ARRIBA: *Durante la guerra de Vietnam, los Phantom dieron cuenta de unos 140 MiG, un 70 por ciento del total de pérdidas en combate aéreo norvietnamitas.*

«Roger, Caldero. Jolly Green sale de cero-nueve-cero, procedente de Quang Tri, y estará posiblemente sobre el mar a dos-seis.»

Costaba trabajo creer que sólo habían transcurrido quince minutos desde que Mike recibiera el impacto y que ya estábamos iniciando una tercera línea de acción. Afortunadamente, Baloncesto había estado en contacto con Joyride para traer un helicóptero de rescate en caso de que no pudiésemos repostar en el aire. Estaría en la zona en el momento en que Mike y su segundo cayesen al agua

«Gracias, Baloncesto, Dash Dos se lanzará en cero-siete-cinco a quince para uno-cero-mil. Chapuzón estimado en tres-cinco en el cero-nueve-cero para catorce. Dash Dos, lancemonos a nivel diez.» Si todo iba bien, sus paracaídas se abrirían casi inmediatamente y, desde aquella altitud, tardarían unos seis minutos en descender. El viento era del noroeste a quince o veinte nudos, por lo que se desviarían al sudeste unos dos kilómetros.

La eyección nunca es deseable, pero en un moderno caza con alas en flecha de altas prestaciones, llega un momento en que no hay más opciones. Cuando se apaguen los motores, el avión de Mike descenderá a unos 600 a 900 metros por minuto. A gran altitud, las turbinas seguirían girando con la suficiente rapidez para suministrar energía hidráulica a los controles de vuelo. No hay cables de control para accionar las diversas superficies de control móviles del Phantom, en su lugar, todo se hace hidráulica o electrohidráulicamente.

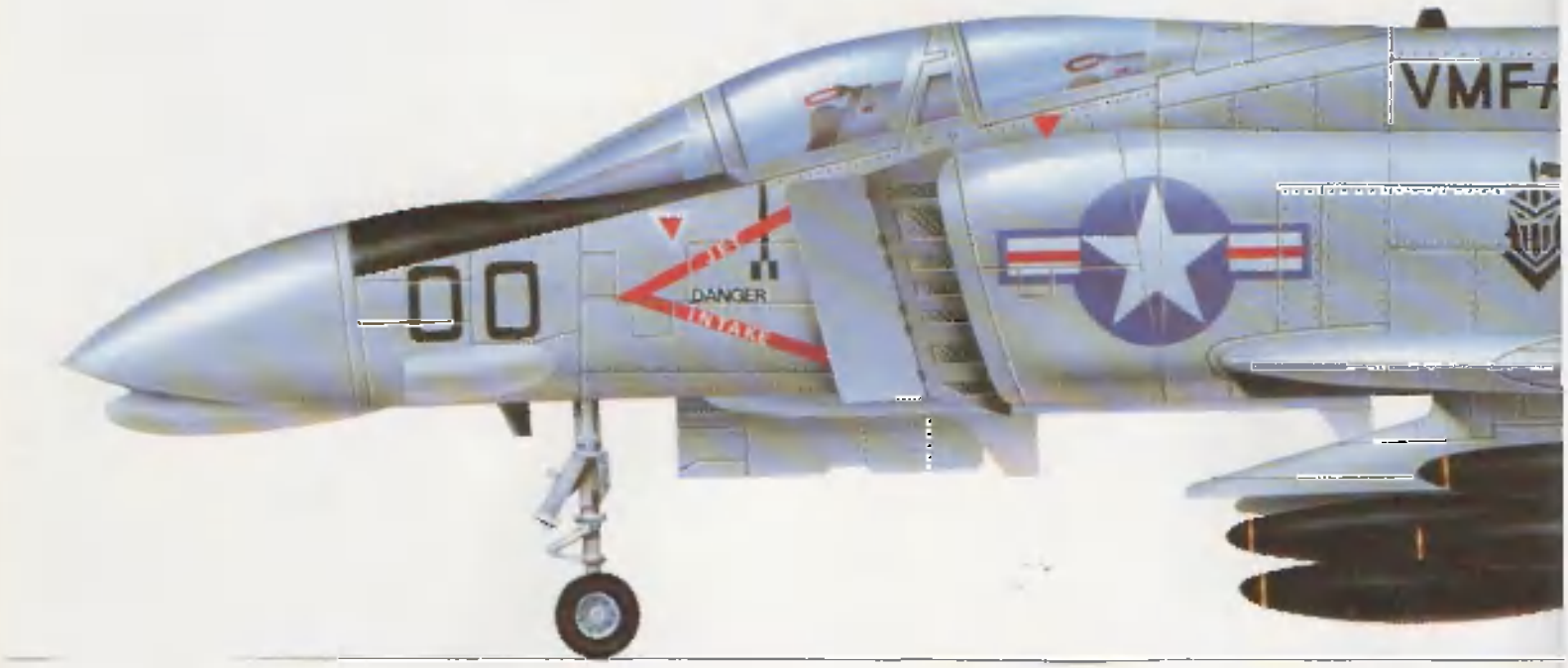
Aquel monstruo de ataque... se ladeó sobre su ala izquierda y entró en su caída fatal a través de la capa de nubes...

Junto con su paracaídas, el aviador se separa del asiento junto con la taza del mismo, que contiene oxígeno respirable, un bote salvavidas, radio de emergencia, bengalas, suministros de emergencia, raciones, agua y una «trampa mongola» —una especie de reflector de radar tan intrincado que, cuando el aviador consigue sacarlo, ha sido ya rescatado o ha muerto de frío—. Una vez que el aviador está colgado del paracaídas, su siguiente paso es enganchar el acolladar del equipo del asiento a los correajes de su torso y dejarlo suelto para que cuelgue varios metros por debajo durante la caída. La idea es que avise con tiempo del impacto, una cuestión de gran importancia sobre el agua, donde librarse del paracaídas lo más rápido posible supone la diferencia entre la vida y la muerte. A pesar de los continuos esfuerzos, nadie ha conseguido aún con éxito dar con el equipo perfecto en este sentido.

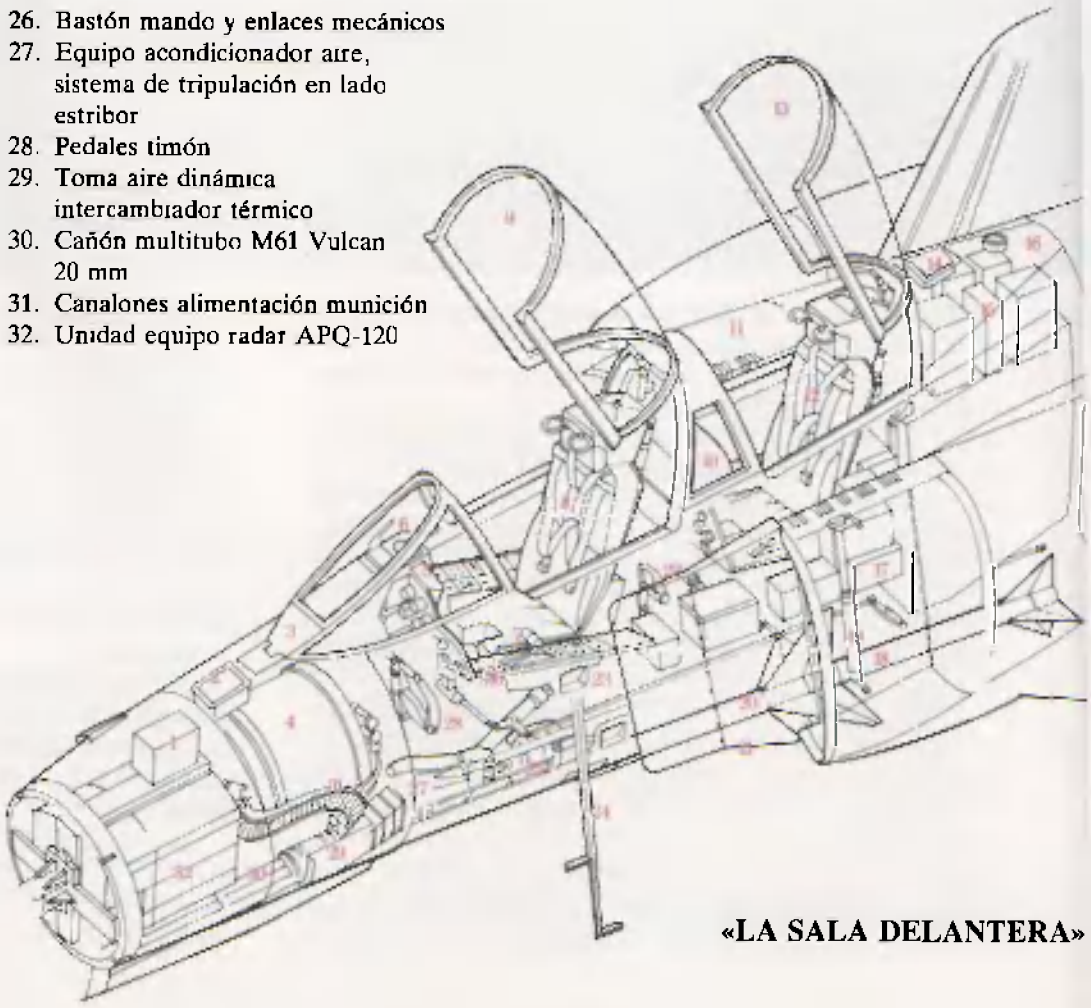
Esto era lo que Mike y su compañero estaban repasando rápidamente y, en cierto modo, pude imaginar que la espera era casi peor que tener que lanzarse en medio de las peores condiciones. Sentí un nudo en el estómago, así que para ellos debía de ser peor.

«Asp Dos, déjalo en ralentí y desciende hasta los 3.000. Si empieza a seguirte, disminuye la velocidad y tira del disparador.»

La velocidad óptima de salto es de unos 220 nudos y la ven-

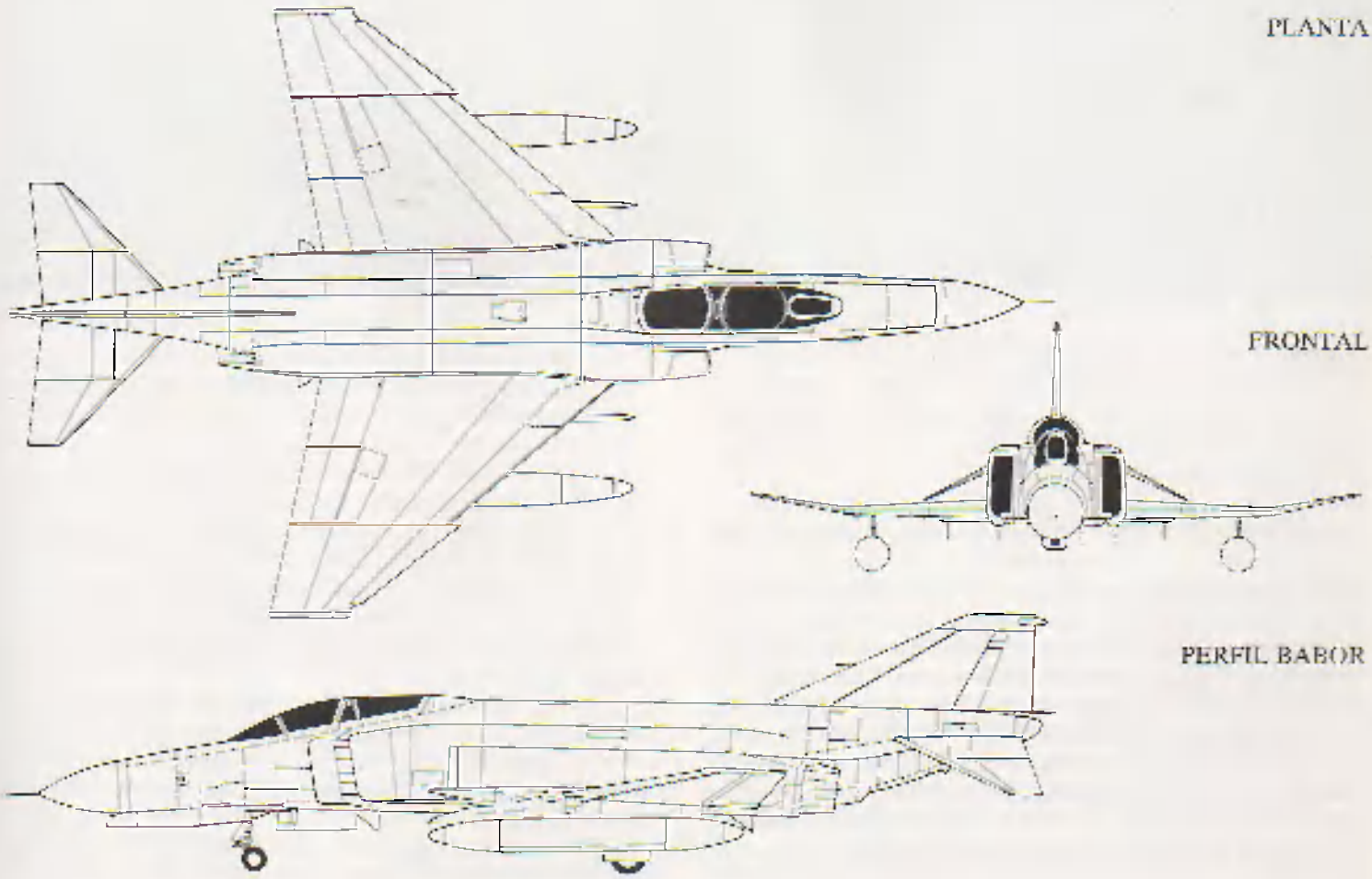


1. Unidad desconexión radar
2. Antena sensor ADF
3. Conducto soplado dispersión lluvia
4. Tambor munición
5. Tablero instrumentos piloto
6. Visor calculador e indicador desviación
7. Palancas gases motores (dos J79-GE-17)
8. Asiento lanzable Martin-Baker Mk H7 piloto
9. Cubierta cabina delantera
10. Panel instrumento Oficial Sistemas de Armas
11. Ranuras sangrado capa límite
12. Asiento Martin-Baker Mk H7 Oficial Sistemas de Armas
13. Cubierta cabina trasera
14. Antena IFF
15. Bodega aviónica
16. Luz superior fuselaje
17. Bodega inferior aviónica
18. Difusor variable tobera admisión
19. Actuador difusor
20. Misil aire-aire AIM-7 Sparrow
21. Placa separación capa límite
22. Mandos secundarios vuelo
23. Estribos acceso
24. Escalerilla escamoteable
25. Tira luminosa vuelo formación
26. Bastón mando y enlaces mecánicos
27. Equipo acondicionador aire, sistema de tripulación en lado estribor
28. Pedales timón
29. Toma aire dinámica intercambiador térmico
30. Cañón multitubo M61 Vulcan 20 mm
31. Canalones alimentación munición
32. Unidad equipo radar APQ-120



«LA SALA DELANTERA»

Solicitado por la US Navy como interceptador de defensa de flota en 1955, el McDonnell Douglas F-4 Phantom se elevó por vez primera el 27 de mayo de 1958. Pronto demostró sus cualidades sobresalientes y se convirtió en un potente caza polivalente. Más de 3.500 Phantom se encuentran todavía en servicio, en las fuerzas aéreas de una docena de países.



ARRIBA. *Este F-4, fotografiado a contraluz, lleva bajo su semiala de babor una bomba «inteligente» Paveway guiada por láser. La introducción de las bombas «inteligentes» incrementó el promedio de éxito de los bombardeos norteamericanos sobre Vietnam del Norte.*

taja de seguir descendiendo hasta los 3.000 metros es que, una vez cumplidos todos los pasos, el lanzamiento del asiento se realiza casi inmediatamente. Si fallase la secuencia automática, tendrían el tiempo suficiente para realizar la separación manual y el despliegue del paracaídas, una rutina cuyos pasos probablemente estaría leyendo el RIO de Mike a cada momento

Nos acercábamos rápidamente al radio de 090 grados del TACAN de Quang Tri, aún por encima de los 4.000 metros y a 300 nudos. Lo mejor era seguir hacia delante y disminuir velocidad, aunque ello supusiese saltar un poco alto. De ese modo, si los motores quedaban cortados, Mike no tendría que preocuparse de si podría o no mantener el control del avión.

«Adiós.»

La palabra justa y, seguidamente —cristal..., asiento. ., cristal..., asiento—, ya estaban fuera, dejando rápidamente atrás a su avión. Era todo algo fantasmal e incluso triste y solitario al mismo tiempo. Era un desperdicio. Durante un rato, el Phantom siguió en línea recta como si no hubiese sucedido nada, pero, lentamente al principio y más exageradamente después, aquel monstruo de ataque, que sólo momentos antes había sido el orgulloso portador del poderío de Estados Unidos, se ladeó sobre su ala izquierda y entró en su caída fatal a través de la capa de nubes y hacia el mar. Durante un instante, aquel acontecimiento pareció lo más grave de la vida, pero después desapareció aquella sensación.

Mientras viraba unos 90 grados, contemplé las figuras cayendo hacia las nubes, empequeñeciéndose por segundos. Deberían separarse ahora. Vamos, asientos, haced lo vuestro Entonces, de repente, vi dos paracaídas, cuyas campanas brillaban contra las nubes.

Su principal problema ahora sería librarse de los paracaídas una vez en el agua. Con aquel viento, se verían arrastrados un

buen trecho. El truco consiste en entrar en el agua de espaldas, cara al viento para ser arrastrado boca arriba, de modo que se pueda ver los enganches a soltar. La respiración no es un problema, pues aún se tiene la mascarilla de oxígeno y quedan varios minutos de emergencia. El problema es engancharse en los cables y dejarse dominar por el pánico. Si uno se libra limpiamente, el paracaídas se quitará de en medio rápidamente, pero si uno no se suelta, es remolcado todo el tiempo hasta que el paracaídas decide finalmente hundirse y, entonces, uno queda atascado en los cables. Creo que todos nosotros tenemos ese miedo de quedar atascados mientras las olas nos golpean y el paracaídas nos arrastra.

«Bien, Jolly Green, acaban de entrar en las nubes, así que los tendrás ahí en tres o cuatro minutos.»

«Veo un paracaídas..., los veo a los dos, Caldero. Justo delante de mí Los observaré para asegurarme de que ambos se libran del paracaídas antes de iniciar la recogida.»

«Bien, Caldero, ya están en el agua a unos dos kilómetros uno del otro... El primero ya está fuera del paracaídas..., está hinchando su balsa, por lo que parece estar bien. . El otro tipo tiene problemas. Prepararé al submarinista... Bien, ya se ha librado. Estoy lanzando la collera... No te preocupes, Caldero, ya están subiendo »

Si algo obligaba a Da Nang a cerrar su pista de aterrizaje... a menos que me permitiesen aterrizar en la pista de carreteo, probablemente tendríamos que saltar.

«Baloncesto, pide a control de Da Nang una ampliación de quince minutos en mi tiempo.» Eran casi las 0.40 Zulú y no había necesidad de preocuparles.

«Caldero, Jolly Green. Sus compañeros están a bordo y en buen estado »

«Dios le bendiga, señor. Me quita un peso de encima.»

Una rápida comprobación de las transmisiones en la frecuencia de la torre fue suficiente para confirmar que la pista de aterrizaje estaba abierta.

«Joyride, Caldero Uno, número de misión foxtrot charlie nueve-cinco, dos-dos, rayos X completo. RTB.»

«Roger, Caldero, está autorizado sobre 'Panamá button gold'.»

Aunque había efectuado esta aproximación instrumental en concreto al menos cincuenta veces desde que llegué a Vietnam, seguía refrescando mi memoria con los procedimientos y, sobre todo, los mínimos —la altura y la distancia desde la pista en la que tenía que aterrizar o abortar—. Me quedaban 3 000 libras de combustible, lo cual significaba que el vuelo desde allí requeriría la mitad, dejándonos en el suelo con unas 1 500 libras; una vez más, insuficiente para permitirnos un desvío a Tailandia Si yo tuviese alguna duda de importancia sobre mi capacidad para aterrizar en Da Nang, me tendría que reunir con el avión cisterna para repostar unas dos mil libras más de combustible. La opción estaba aún abierta y así seguiría hasta que inciase mi descenso. Después, ya me vería obligado a aterrizar en Da Nang. Si algo obligaba a Da Nang a cerrar su pista de aterrizaje, probablemente me desviarían y, a menos que me

ARRIBA: *El piloto de Phantom Grant Towsend (izquierda) fue un hombre afortunado y aquí da las gracias al piloto de helicóptero Walter Turk, después de que éste le salvara de ir a parar al «Hanoi Hilton».*

permitiesen aterrizar en la pista de carreteo, probablemente tendríamos que saltar, desperdiciando un costoso avión a causa de lo que llamarían mi «poca sesera».

«Contacto radar, Caldero, gire a la izquierda a uno-seis-cinco, descienda a discreción a 1.500 metros. Esto será un vector de radar hasta la ruta final de aproximación GCA, aterrizando en la pista tres-cinco. El tiempo en Da Nang está revuelto, con lluvia en tres kilómetros. Altímetro fijándose en dos-nueve punto ocho-seis »

Los paracaídas mojados son una putada, por lo que la práctica del escuadrón consistía en usar el mecanismo de frenado cuando llovía. Desgraciadamente, estaba fuera de servicio en aquel momento.

El tiempo había empeorado algo, pero no era nada serio Mi principal preocupación seguía siendo el neumático principal izquierdo. Con el viento llegando por la derecha, tendría que preocuparme de girar a causa del viento, sobre todo si no tenía un buen paracaídas. El Phantom tocaría suelo a unos 130 nudos con su actual configuración y peso (30.000 libras), lo que significaba que llevaría bastante energía cinética. Los frenos, sobre todo en una pista mojada, son básicamente inútiles, por lo que se ayuda con el paracaídas de frenado para eliminar los primeros cincuenta nudos. El problema es que la humedad, el elemento que exige el uso del paracaídas la mayoría de las ocasiones, es la más adecuada para hacer que sólo salga una serpentina: un paracaídas que se atasca en la caja o que no termina de abrirse. Los paracaídas mojados son una putada, por lo que

la práctica del escuadrón consistía en usar el mecanismo de frenado cuando llovía Desgraciadamente, estaba fuera de servicio en aquel momento.

Normalmente, el paracaídas de frenado ayuda al control direccional, pero cuando hay un viento cruzado surgen problemas: el paracaídas quiere tirar de la cola del avión en la dirección del viento, torciendo el morro cara al ventarrón. Esta situación no es desesperada, pero sí hay que tratarla con cuidado, sobre todo cuando el centro de la pista es muy alto para eliminar el agua de lluvia.

En cualquier caso, yo tendría que prestar especial atención al aterrizaje y esperar que mi paracaídas de frenado fuese bueno. Si el neumático iba a reventar, posiblemente podría mantener el avión en línea recta, pero no podría parar sin el equipo de frenado al final de la pista. El equipo de frenado es, en sí mismo, muy simple y consiste en un cable atravesado en la pista y colocado entre unas gruesas cadenas dispuestas en la dirección de rodaje. El gancho de cola atrapa el cable y, mientras el avión sigue avanzando, tira cada vez más de la cadena, aumentando el efecto de frenado.

Habíamos gastado 13.608 kilogramos de combustible y un avión que valía 2,5 millones de dólares para tirar seis toneladas de explosivos en un solar de cuatro hectáreas.

A catorce kilómetros al sur del aeródromo llegamos a la línea central de la pista de aterrizaje, descendiendo unos 1.200 metros hasta los 750 metros. Con mi velocidad de 300 nudos, pensé en estabilizarme sobre el aeródromo y en altitud a unos diez kilómetros y, para entonces, habría tiempo de bajar el tren de aterrizaje.

«Caldero Uno, gire a la derecha a tres-cinco-cero, efectúe comprobaciones de tren de aterrizaje y reduzca la velocidad de aproximación. Ahora está a doce kilómetros del punto de aterrizaje, aproximándose a senda de planeo.»

Con 220 nudos, bajé el mando del tren, observando el parpadeo de todos los indicadores, que confirmaban la transición. A 170 nudos, accioné al máximo los flaps y aumenté su potencia, primero a un 88 por ciento y después en un 92 por ciento, mientras la velocidad disminuía a 145 nudos.

«Caldero Uno, tren de aterrizaje abajo, flaps abajo.»

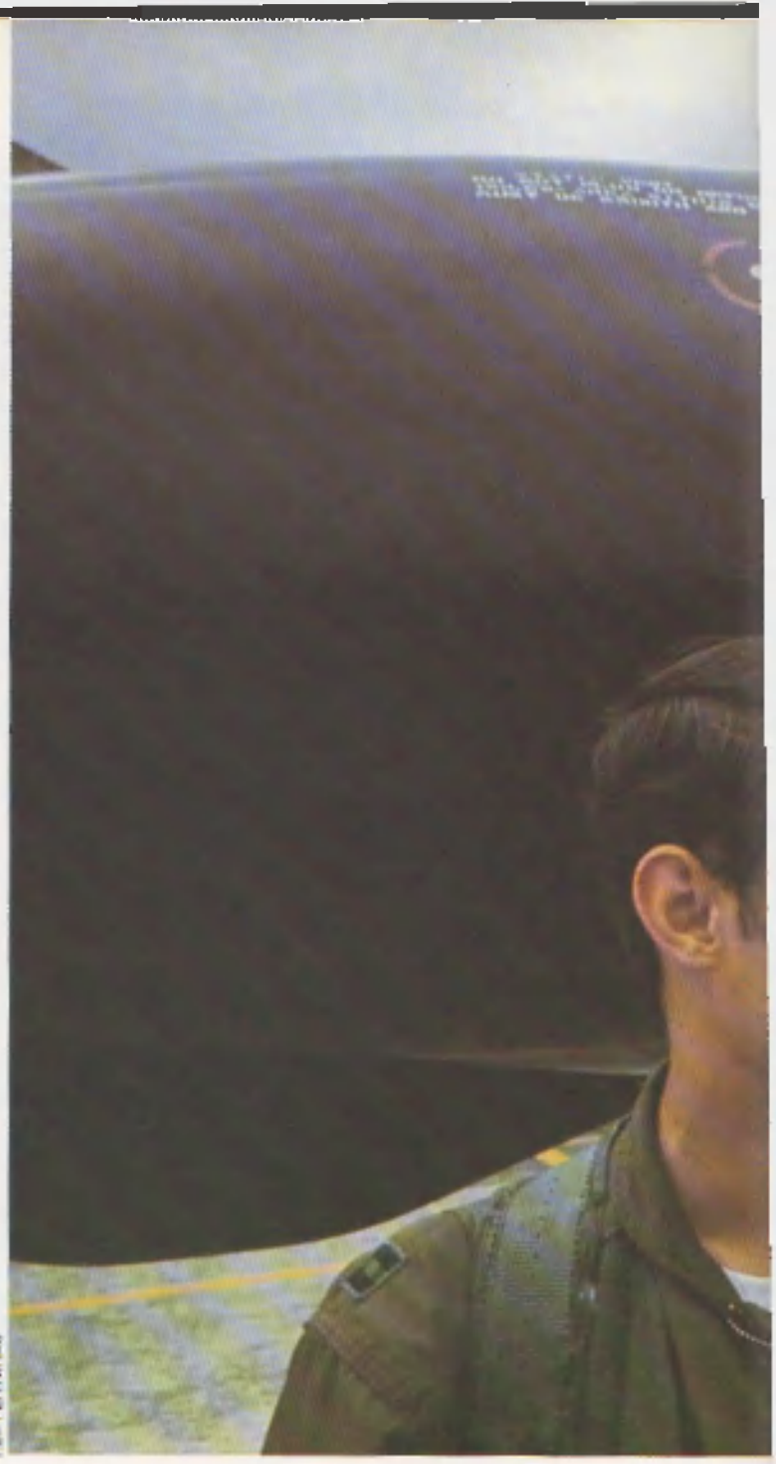
«Roger, Caldero Uno. Está a ocho kilómetros del punto de aterrizaje, ligeramente a la izquierda del rumbo, aproximándose a la senda de planeo. Vaya derecho a tres-cinco-cinco.»

El controlador me pasaba la información, pero la responsabilidad de iniciar las correcciones era mía, sin esperar reacciones ajenas. «Ahora está en línea, a cincuenta kilómetros; vaya a la izquierda a tres-cinco-uno. Está ligeramente por encima de la senda de planeo.»

El controlador mantenía un río constante de informaciones, casi sin detenerse más de dos o tres segundos. Esto no sólo me ayudaría a anticiparme a las cosas, sino que también estabilizaba el hecho de que no hubiésemos perdido comunicación.

«Tres kilómetros, en ruta. Bajando y en senda de planeo.»

Ajusté la potencia a un 88 por ciento, manteniendo unos 230 metros por minuto, en velocidad, con una angulación de un grado respecto a la pista, ya por delante.



PACK FEATURES

Con su configuración de aterrizaje, el ritmo de descenso del Phantom está en función de su empuje. Si uno está descendiendo por una senda de planeo baja, se necesita añadir potencia para subir a donde hace falta y después reducirla por debajo de la necesaria para mantener la aproximación horizontal. Las dificultades del aterrizaje parecen seguir un patrón predecible de acontecimientos, sobre todo a bordo de naves donde la precisión es crítica. Cuando las cosas empiezan a ir mal en una aproximación, uno tiende a seguir al avión, respondiendo a un estímulo tras otro de un modo espasmódico. A menudo, cuando se juega al gato y al ratón con la senda de planeo y la velocidad se olvida, uno reniega de la línea de descenso, y eso puede ser un problema. «Torre, Caldero Uno, estoy a 400 metros del final. ¿Sigue abajo el tren?»

«Afirmativo, Caldero, el tren sigue abajo. Puede aterrizar.»

Incluso cuando haces «chirriar» al Phantom, sabes que has llegado al suelo con todo el ruido ensordecedor y las sacudidas. Justo en el momento de tocar suelo, tiré de la palanca del pa-

racaídas de frenado situado en el lado izquierdo del asiento, llevándolo con seguridad hacia el lugar de suelta del paracaídas. Después de esto, todo lo que me quedaba por hacer era esperar y rezar para que el paracaídas funcionara.

No lo hizo. ¿Qué le pasaría?

«Tienes suerte, Caldero. La barrera del extremo norte está colocada y dispuesta.»

Aún iba a 110 nudos cuando pasé por el mecanismo de detención de mitad de pista, demasiado rápido para frenar todavía. Cuando llegué a la marca de los 900 metros, había bajado a 90 nudos y pisé los pedales de los frenos con cautela No hubo sensación de desaceleración drástica A los 600 metros aún íbamos a 60 nudos, pero los frenos respondían mejor. En la marca de 300 metros, habríamos bajado a 30 nudos y por primera vez supe que lo había logrado.

«Pista de Da Nang, Caldero fuera de acción, carreteo hacia desarme.»

Realizamos aún una comprobación final del estabilizador con relación al avión del capitán y, una vez completado esto, llevé ambas palancas inferiores a la posición de cierre. El potente gemido se vino abajo, dejando tras de sí un débil susurro y luego se hizo el silencio. Los armeros ya estaban trabajando bajo el avión, desmontando los soportes subalares en preparación de la siguiente salida.

Eso fue todo. Una labor de centenares de horas de trabajo para lograr quince segundos sobre el objetivo. Habíamos gastado 13.608 kilogramos de combustible y un avión que valía 2,5 millones de dólares para tirar seis toneladas de explosivos en un solar de cuatro hectáreas, y es muy probable que jamás llegáramos a saber el valor de lo que obtuvimos por aquel precio pagado.

ARRIBA: *Dos pilotos de F-4 fotografiados después de ser rescatados cerca de Laos. Sin embargo, no todos fueron tan afortunados Aún hay unos 900 hombres de la Fuerza Aérea dados por perdidos en acción.*

Tanto si tenían que despegar de los portaaviones, como éste desde el USS America (ARRIBA), *como desde bases terrestres en Vietnam* (DERECHA), *los pilotos de Phantom siempre estaban dispuestos.*

BOB DOHR

Capítulo 3

PREVUELO

BUSCA Y DESTRUYE

Dos meses más tarde, a comienzos del verano de 1966, se abrió la segunda pista, pero apenas hubo tiempo de saborear este lujo antes de que este exceso de capacidad fuera absorbido por la llegada de nuevos escuadrones. Da Nang, que ya durante los ataques Alpha se convirtió en el «aeropuerto más transitado del mundo», lo sería aún más ahora

Apareció la policía aérea, pulcramente vestida con sus boinas y relucientes botas y armada hasta los dientes con los nuevos fusiles M16, actuando con todo el mundo como si se tratara de las SS reencarnadas. Proliferaban los puestos de control, los sacos terreros y los bunkers, y en las áreas del III MAF (3ª Fuerza Aérea) y el cuartel general del Ala se desarrollaron pequeñas ciudades. Brotaron los primeros barracones SEA (Sudeste Asiático), sustituyendo a las resistentes tiendas de lona utilizadas hasta entonces por el personal.

Bob Hope vino y se fue, apareciendo en los titulares de los periódicos de aquí y de allá, pero a Hollywood no le costó mucho tiempo aprender que Vietnam era para los parias. La revista *Barras y Estrellas* acabó en las letrinas y la radio de las Fuerzas Armadas comenzó a emitir una amplia gama de aburridos programas durante cuatro, luego seis, y finalmente dieciséis horas al día. El grupo aéreo consiguió un capellán protestante para que oficiara junto al sacerdote católico, y justamente poco después de que el primero lograra su charca de patos, el área del cuartel general se hizo la cirugía estética.

Tuvimos una serie de días tranquilos en los que no realizamos ningún tipo de misión, ni en el Norte ni en el Sur. Había rumores de que si el enemigo no iniciaba el juego, nosotros tampoco, y hubo quien se preocupó por el posible hecho de que la guerra terminara por falta de interés. No obstante, el EVN (Ejército de Vietnam del Norte) no nos dejaría dudar más tiempo sobre aquel estado de cosas. La caída de la medianoche que señalaba el fin de un período de armisticio podría significar que el EVN podría realizar un virulento ataque y, por tanto, que la guerra seguiría de nuevo incluso con una mayor ferocidad que antes. En respuesta, aumentaríamos nuestros bombardeos sobre el Norte.

ABAJO. *La base aérea de Da Nang en 1969. En sólo unos pocos años había crecido desde un improvisado aeródromo hasta convertirse en el aeropuerto con más tráfico del mundo*

Hay mucho que hablar sobre las reglas del combate, aunque curiosamente lo que era más significativo era lo que éstas implicaban. Por ejemplo, las normas decían textualmente que no se podía atacar a un avión «no hostil» sobre Vietnam del Norte, lo que debería significar que no se podían derribar transportes indefensos. Sin embargo, de hecho, no sólo no se podía atacar a indefensos «trastos de transporte», sino que incluso había que pedir permiso para disparar sobre aviones de caza enemigos si no estaban actuando de «una forma hostil» en ese momento

Al principio, las gabarras y grúas de Haiphong quedaban fuera de los límites incluso cuando, junto a los buques mercantes que transportaban armas y suministros a Vietnam del Norte, eran los únicos objetivos lucrativos en esa área. Los únicos objetivos que nos estaban autorizados a atacar eran las rutas de transporte y sus recursos lejos de esta área, así como las zonas de almacenamiento y sus correspondientes defensas antiaéreas. Entonces, un día se nos autorizó el ataque sobre la importante central eléctrica de Haiphong. Poco a poco se fueron añadiendo objetivos a la lista y se aumentó el tamaño de las incursiones sobre el Norte. Luego, sin razón aparente, teníamos que cesar nuestros bombardeos durante semanas. La versión oficial era que se efectuaba tal acción para mostrar nuestro deseo de conseguir un pacto negociado más que una victoria militar. A medida que incrementábamos nuestro nivel de actividad, nuestras pérdidas también aumentaban durante un corto período de tiempo; si bajábamos el nivel, las pérdidas se reducían. Justo en el momento en el que parecía que éramos capaces de atacar objetivos con casi total impunidad, nuestras incursiones se restringieron durante semanas. Cuando reasumimos los ataques, las defensas antiaéreas del enemigo mostraron sus mejoras a medida que el conflicto se fue encarnizando.

> No había necesidad de pedir la situación del combate. Estaban cercados por fuego de morteros y de armas cortas y, puesto que ellos no disponían a su vez de morteros, su situación era extremadamente peligrosa.

A finales de agosto, las patrullas comenzaron a ser atacadas justo encima del perímetro y yo volé en una misión que duró menos de siete minutos desde el despegue al aterrizaje. Una unidad de reconocimiento que se dirigía hacia el sur desde la base fue asaltada por una unidad del EVN de superior potencia de fuego antes de que tuviera tiempo de apostarse. Yo me encontraba sentado fuera de la furgoneta Hot Pad disfrutando de una brisa poco corriente teñida con olor a sal y observando cómo se levantaba una rara polvareda justo al sur del perímetro, cuando sonó la sirena y nos encontramos arrojados fuera de la guarida y nos apresuramos a montar una salida de bombardeo dentro de nuestro lugar normal de aterrizaje. Fue salvaje. Tren dentro,

flaps arriba, los depósitos de combustible comenzaron a vaciarse. En nuestra carrera por llevar lo más rápido posible a los aviones al peso óptimo de combate (hay severas restricciones de carga en el peso de despegue con todo el combustible a bordo), comenzamos a descargar combustible en nuestra propia base. Tras quitar con rapidez los frenos de gran velocidad y con el mando de gases aún en la posición de máxima poscombustión, pasamos a través de tres puestos de control en circuito de viento en cola, colocándonos en el aire como una exhalación y observamos como una segunda pareja de Phantom carreteaba por la pista para seguirnos.

No había necesidad de pedir la situación del combate; erupciones de arena y escombros marcaban sus posiciones con demasiada claridad. Estaban cercados por fuego de mortero y de armas cortas y, puesto que ellos no disponían a su vez de morteros, su situación era extremadamente peligrosa. Ya que el cuerpo principal de la fuerza de asalto enemiga se localizaba en una línea de árboles a medio kilómetro al sudoeste, no había que preguntar de dónde venían las granadas de mortero.

Intentaría lanzar el napalm de modo que el último tanque cayera en el extremo occidental de la línea de árboles.

Teníamos cada uno siete tanques de napalm —por una vez era la selección adecuada, considerando que la posición del enemigo estaba a lo largo de un amplio frente—, de modo que pusimos rumbo hacia el sudoeste, sobre el largo eje de la línea de árboles, y paralelos a la posición de nuestros soldados. Lanzar napalm es como un postre, a excepción de que el tanque no cae siempre donde uno quiere, por lo que es peligroso de usar en las cercanías de nuestras posiciones. Algunas veces los tanques «vuelan» y no es raro observar que tanques que han sido lanzados en tándem aterrizan a varios cientos de metros unos de otros, lo que puede dar una idea de lo cuidadoso que hay que ser con el napalm.

«Asp, móntalo en parejas. Haremos tres pasadas cada uno comenzando por el extremo oeste y trabajándolos hacia el este.»

«Espera, Asp, aquí Paloverde Dos Dos. Tenemos que llegar ahí y recoger a esos muchachos de los helicópteros antes de que alguno se desangre hasta morir. ¿Qué tal si tiráis todos vuestros tanques en la primera pasada y nos dejáis que lleguemos y los recojamos?»

«OK, Paloverde, pero esto mantendrá a los vietnamitas con la cabeza agachada durante muy poco tiempo. ¿Cuál es vuestro tiempo estimado de llegada?»

«Estamos a un minuto hacia el norte. ¿Cuándo estaréis dispuestos para lanzar?»

«Tengo un 'tallyho', Paloverde, listo para comenzar. Haré mi pasada en uno-cero segundos.»

Iba a ser rápido y sucio. Comprobé los soportes por segunda vez para estar seguro de que saldrían todos los tanques y piqué hasta los 1.600 pies, dirigiéndome en perpendicular hacia el objetivo. Intentaría lanzar el napalm de modo que el último tanque cayera en el extremo occidental de la línea de árboles. Avisé a mi compañero de patrulla que tuviera cuidado del extremo

ABAJO: *A medida que las reglas de la guerra se desdibujaron, los objetivos civiles fueron los que se llevaron la peor parte de la escalada de los bombardeos.*

CAMERA PRESS

cercano Si me quedaba corto, la mayor parte del área quedaría oscurecida para la visión de Dos.

«Asp Uno está en caliente.»

«OK, vira hacia arriba... 90 grados... Estás algo cerrado, sólo un poco desviado... Eso está mejor.»

Hasta allí había 30 grados de viraje a la izquierda hacia la dirección del objetivo Mantuve la proa arriba, con el mando de gases en posquemador para mantener la velocidad en los 420 nudos. Luego, a medida que me acercaba al lugar, alabeé. virando a 135 grados mientras empujaba la proa por debajo del horizonte hasta lograr un picado de diez grados

«440 nudos en 10.»

«Espera un poco más... OK, víralo hacia atrás..., el suelo revienta.»

«Mantén la velocidad... Venga... ¡Ahora!»

«Alivia la proa . ahora. . sube la proa... Chico, estás en los huesos.»

Otro proyectil de mortero cayó a menos de veinte metros, luego otro y otro. Entonces los hombres subieron a bordo con rapidez y el helicóptero despegó rumbo al sur.

Tras recuperar la maniobra, vi que el racimo principal de los tanques había caído donde yo había apuntado. aunque uno había volado más allá de los árboles y había ido a parar en un arrozal. Dash Dos ya estaba sobre la zona mientras el helicóptero aterrizaba, e incluso antes de que sus patines se posaran en tierra, saltaban los enfermeros al suelo y corrían hacia los heridos. Un proyectil cayó a un centenar de metros detrás del helicóptero y luego otro, unos metros más cerca. Tres hombres corrieron hacia el helicóptero, con una camilla.

«¡Corred, jodidos!», gritó uno de los pilotos del helicóptero en la radio como si eso pudiera acelerar sus carreras. «¡Corred!» Otro proyectil de mortero cayó a menos de veinte metros, luego otro y otro. Entonces, los hombres subieron a bordo con rapidez y el helicóptero despegó rumbo al sur —con las piernas de alguno aún colgando de la puerta lateral abierta—, oscureciendo el lugar el polvo levantado por sus rotores durante un instante. Unos segundos después cuatro proyectiles alcanzaron el sitio donde había estado posado el helicóptero.

La patrulla compuesta por 20 hombres había tenido doce bajas, entre ellas siete muertos, y, además, fueron destruidos dos helicópteros y otros dos más resultaron dañados, añadiendo otros cinco heridos más al total de bajas. El enemigo perdió 44 hombres, y la posición de los morteros fue localizada con precisión.

El ala aérea seguía una política en la que, puesto que las estadísticas demostraban que los períodos más peligrosos para el turno de un piloto en Vietnam eran la primera y la última semana en combate, se nos mantenía en el suelo durante los últimos siete días antes de partir para casa. Naturalmente, esto era absurdo, pero la lógica nunca pareció estar en mucha estima. Así, un día, al regreso de la que posiblemente fue mi misión más efectiva de la guerra, el oficial de operaciones me abordó al final de la escalerilla con el delicado mensaje de que había terminado mi turno de actividad.

«¿Qué significa 'terminado'.» Hemos localizado un convoy de 20 a 30 camiones en las colinas al oeste de An Hua y todo lo que hay que hacer es llegar allí y acabar con ellos.»

Nos habíamos dirigido al grupo de rutas RP-1 en el sur de Vietnam del Norte en busca de objetivos de fortuna cuando tropezamos con un convoy que serpenteaba por las montañas de proa a cola. Era una visión muy afortunada, cuando los reflejos del sol poniente impactaron en mi parabrisas. Inseguro de lo que allí había, hice una pasada a gran velocidad sobre el área y fui agraciado con el premio mayor de todo mi turno de combate. Debía haber al menos dos docenas de camiones (posteriormente serían confirmados veintiséis), de modo que la clave estaba en embotellarlos por ambos extremos antes de comenzar a dar cuenta de todos ellos. Seleccionando parejas, efectué mi primera pasada sobre el camión de cabeza, aplastándolo, así como al camión que lo seguía. Aquel extremo ya estaba bloqueado.

«Haz una pasada de comprobación, Asp Dos.» Quería estar seguro de que los habíamos atrapado. «La cola de la columna está en la mitad de la curva donde la carretera se dirige hacia el norte.» Observé como picaba hasta la copa de los árboles antes de remontar pausadamente justamente detrás de los camiones incendiados.

«Los tengo en la mira, Asp. Hay uno a un cuarto de milla más hacia la retaguardia. ¿Quieres ir tras él?»

«Negativo, Dos. Vamos por lo seguro.» Tiró hacia atrás sobre la muestra y se lanzó a atacar el extremo de cola de «Charlie», pero no sucedió nada. «¡Las bombas no han salido, Asp!»

Yo tenía diez bombas de 500 libras a la izquierda y estaban esperándome. Mis dos siguientes bombas erraron al último camión de la fila, pero las que las siguieron dieron en el blanco. Las seis bombas siguientes dañaron o destruyeron casi una docena más de camiones Era frustrante dejar el trabajo inconcluso, pero al menos la posición quedaba bien marcada para las otras patrullas, que seguro que nos estaban siguiendo. Regresamos a la base para darnos una segunda oportunidad de ataque antes de que estuviera demasiado oscuro para ver el objetivo.

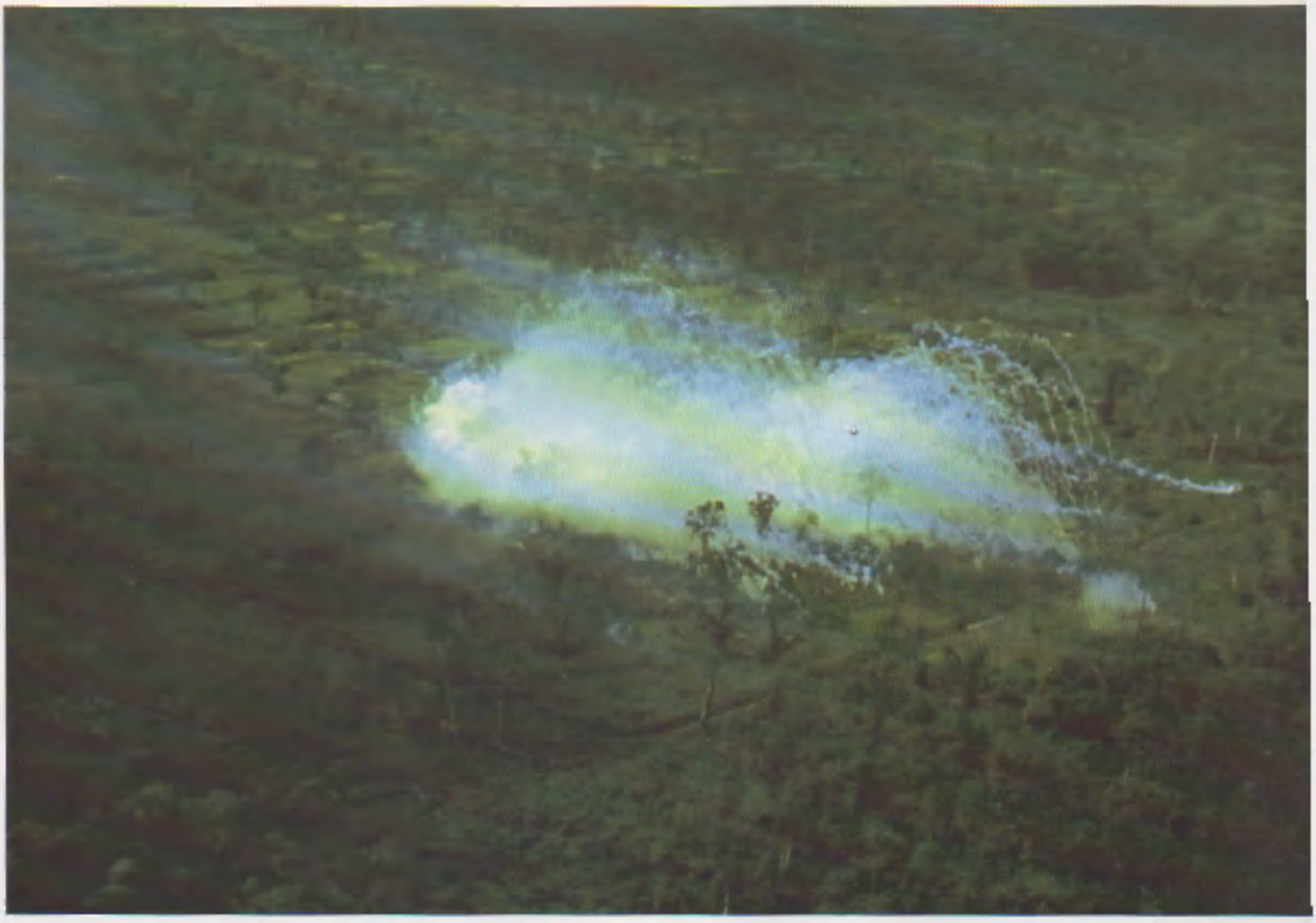
Y ahora me decían que todo había terminado. «La orden para su regreso a casa se ha recibido hace poco. Se va el sábado Tendría que haber estado en tierra desde hace tres días.»

«¿No creerá en esa tontería, no?», le increpé.

No sólo era que había tenido más tiempo entre mis manos que cuando estaba realizando misiones, sino que no había ninguna forma de que pudiera mejorar las cosas.

«Mire, yo no hago las reglas, sólo cumplo órdenes y éstas son las que ya sabe. Lawson puede mandar la patrulla en el segundo ataque.» Lo hizo, pero ya estaba demasiado oscuro para lograr el total exterminio del convoy Afortunadamente, los camiones seguían aún atascados allí al día siguiente, lo que permitió que patrulla tras patrulla terminaran con ellos

Esto era todo para mí. Ya no tenía nada que hacer, excepto vaguear por el área del escuadrón y sudar. Ya no habría más reuniones «cero-oscuro-treinta», ya no más «shows de tarde en tarde» en los cruces de caminos, no más horas de «pareja de ases» en el Hot Pad o jugar a oficial de guardia por la noche,



ARRIBA: *Penachos de humo se levantan del lugar donde han caído las bombas de un Phantom. Los pilotos también pagaron un alto precio. Casi 1.100 hombres de la Fuerza Aérea murieron en el transcurso de la guerra.*

no más trabajo fuera de lo previsto en la patrulla a las dos de la mañana. Ya había pasado mi tiempo de destino y era casi como si hubiera dejado de existir. Era horrible. Durante todo el día siguiente estuve paseando por el recinto esperando que acabara el día, aunque a cada momento miraba mi reloj; parecía como si cada vez fuera más temprano que la anterior. Lo que más me preocupaba era que todos mis esfuerzos quedaran inconclusos. No sólo era que había tenido más tiempo entre mis manos que cuando estaba realizando misiones, sino que no había ninguna forma de que pudiera mejorar las cosas. Si miraba hacia atrás, lo sorprendente era que mientras que me desenganchaba rápidamente de la escena local, nunca pensé en quienes me esperaban en Estados Unidos. Estaba fuera de allí, naturalmente, y sabía por casualidad que tenía órdenes para incorporarme como instructor al Mando Naval de Entrenamiento Aéreo Avanzado, pero simplemente no lo tenía en cuenta. Había tanto que hacer y, justamente cuando los objetivos se estaban poniendo mejores, me tenía que marchar.

Fui salvado de una crisis aguda de aburrimiento por un antiguo amigo de los días en los Skyhawk que pilotaba Bugsmasher de la Air America (así como por otra media docena más de amigos aviadores ex marines cuya falta principal había residido en el hecho de que nunca habían tratado de congraciarse con los tipos del estado mayor para promocionarse, por lo que se vieron obligados a salir del cuerpo). Air America era la escasamente clandestina fuerza aérea de la CIA en la jungla. Mi amigo estuvo de acuerdo en llevarme con él una vez que mis días de vuelo hubieran pasado, de modo que al amanecer del día siguiente (mi último día completo antes de mi prevista marcha hacia Okinawa) me recogió en la línea de vuelo y me llevó a los diques anejos.

«La guerra abierta es mucho más fácil de afrontar para ellos, especialmente en la forma en la que los combatimos.»

Brincamos arriba y abajo como si fuéramos un yo-yo, aterrizando en claros de bosque no más grandes que un par de estadios de fútbol de un extremo a otro. La gente iba y venía, pero el avión siempre parecía estar repleto.

«Vietcong», me dijo señalando a dos hombres vestidos con pijamas de edad indeterminada que subían ágilmente a bordo, de espaldas a nosotros. «Actualmente, son comisarios del EVN enviados aquí para trabajar con la guerrilla, vigilando que se preserve la disciplina del partido.» Se dirigió a ellos: «¿Cómo

va, Tojo?» Ambos hombres sonrieron y el cabecilla hizo la pantomima de que lo tenía todo bajo control.

«¿Qué hacemos ahora?», le pregunté apremiantemente.

«Nada. Todo está frío. Necesitan llegar a Ban Me Thout y este aparato los libera de un calvario de cinco días de marcha a pie.»

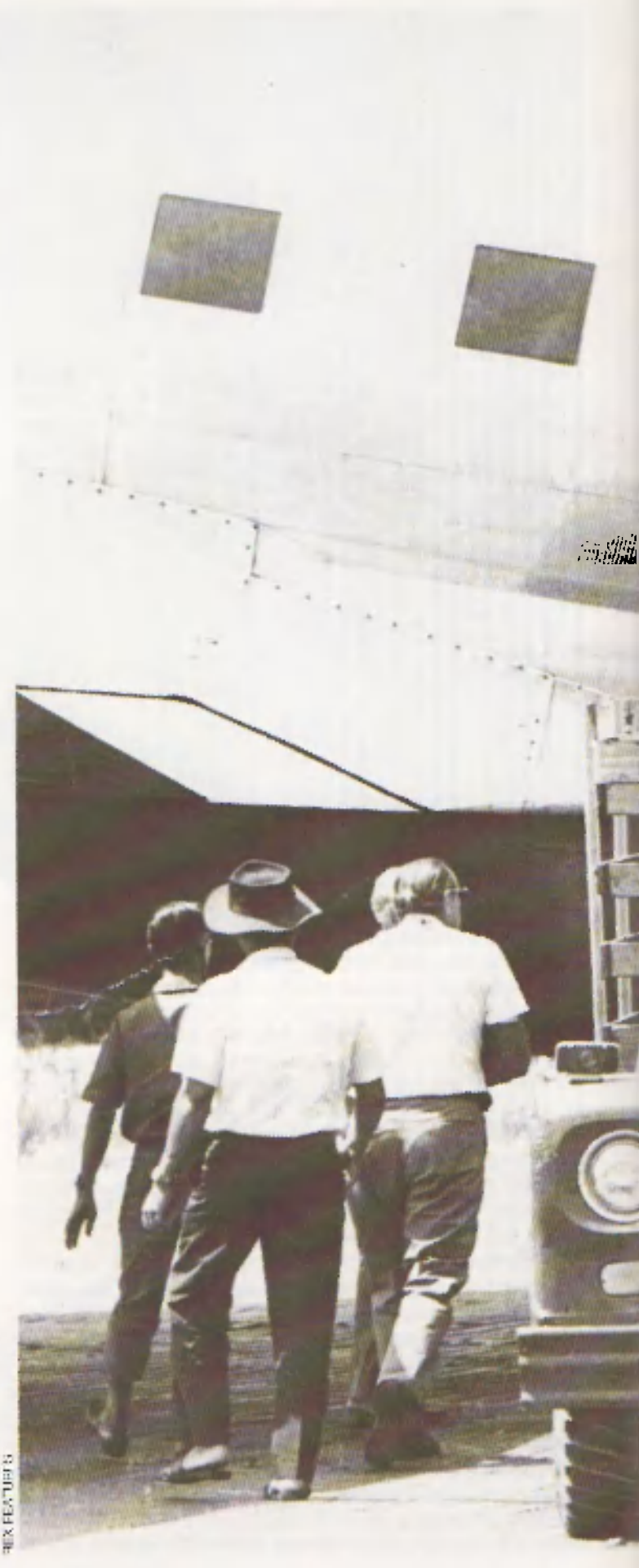
«¿Qué pasará si intentan hacerse con el avión?» Por toda respuesta recibí un «¿Eres tonto o qué? No lo harán. En primer lugar, ¿qué harían con él si lo hicieran? No saben volar. En segundo lugar, llevan volando con nosotros desde hace un año, de modo que están bajo control. Su otro compañero y yo nos tomamos unas cervezas en Saigón hace un mes. Habla mejor inglés que tú y me contó una gran cantidad de cosas que yo no sabía. Un chico muy interesante.»

Prosiguió: «Pensarás que los norvietnamitas nos odian visceralmente, pero no es así. Sin nosotros, tendrían que gastar mucho más tiempo para capturar Vietnam del Sur, porque tendrían que hacerlo a través de la infiltración y la subversión, lo cual permitiría a los survietnamitas combatirlos en los mismos términos. La guerra abierta es mucho más fácil de afrontar para ellos, especialmente en la forma en la que los combatimos. El único miedo que tienen es que nos cansemos de cazar fantasmas en los bosques de la frontera con Laos y que marchemos hacia Hanoi. Pero saben que no lo haremos y que tarde o temprano nos iremos. Cuando lo hagamos, no sólo caerá Vietnam del Sur, sino que éste piensa que para entonces Vietnam del Norte poseerá el ejército más potente de esta parte del mundo.»

¿Podría haber sido todo un sueño? ¿Podría haberlo inventado yo todo? Realmente era lo mismo, ¿o no?

Durante todo el día, aprendí más sobre la guerra de lo que yo hubiera deseado escuchar o creer y llegó un momento en el que mis circuitos receptores alcanzaron el punto de bloqueo.

El día que me fui, eché un vistazo sobre nuestro humilde campamento de tiendas de campaña y me pareció como si fuera la primera vez que lo veía. Este enclave de la tierra de nunca jamás, en el que habíamos vivido juntos bajo la madera y las lonas en mitad de la arena de la llanura costera vietnamita y al que habíamos llamado hogar durante un tiempo que ahora me parecía toda una vida, era ya parte de un pasado a olvidar. ¿Podría haber sido todo un sueño? ¿Podría haberlo inventado yo todo? Realmente era lo mismo, ¿o no? Y allí y entonces, y por primera vez, comencé a sospechar que quizá yo no era la persona adecuada en el lugar adecuado y en el momento adecuado con las herramientas adecuadas y de que nunca lo había sido. Tan fuerte era esta impresión que apenas pude recobrarme para despedirme de mis viejos amigos y compañeros de tienda. Había muy poca diferencia, porque para ellos yo ya formaba parte de otro mundo: aquel mundo que tan poco sabía —y se preocupaba aún menos— de cuanto sucedía en este escuálido trozo de tierra, al otro extremo del globo y a centenares de años luz de distancia



DERECHA: *Civiles desembarcando de un transporte de Air America. Esta inocente firma era la tapadera de los aviones usados por la CIA en el Sudeste Asiático. Sus operaciones clandestinas incluyeron apoyo a las tribus locales de Laos.*

AIR AM
VB-.1917

ALAS DE ORO

Todo el mundo te habla de alguna historia de horror sobre su regreso de Vietnam. El escupirte era la moda —casi la forma de bienvenida oficial—, pero cuando me sucedió a mí, no sólo no estaba preparado para ello, sino que me lo tomé bastante personalmente. Los veteranos que regresaban a casa esperaban ser adorados y admirados por las privaciones y el peligro que habían soportado y sufrido en Vietnam. En lugar de ello, se encontraban con una ausencia de preocupación por lo que estaban haciendo las tropas; ignorancia de lo que estaba sucediendo más allá de la representación en «dos dimensiones» de la guerra que ofrecía la TV; resentimiento porque la guerra aún siguiera y de que las prórrogas no pudieran durar para siempre y porque otros muchachos tuvieran que ir.

> Sus instructores... tienden a echarse a un lado para darles varias oportunidades de conseguirlo, incluso hasta el punto de permitirles que se maten por ello.

Notas mucha diferencia allí donde vayas cuando regresas del Vietnam. Tras sobrevivir a la «húmeda» recepción del aeropuerto, me encontré involucrado en una situación bastante diferente. Me habían asignado al Mando de Entrenamiento Aéreo Avanzado de Kingsville, Texas, como instructor de reactores, asentándose en la cercana Bishop, Texas, una ciudad de unos 300 habitantes que ejemplificaba lo que parecía que era la caída de los valores medios norteamericanos No sólo fui calurosa e inmediatamente recibido, sino que al ser uno de los primeros veteranos de la guerra que llegaba a la zona, me aceptaron cariñosamente en una comunidad compuesta fundamentalmente por ciudadanos de cuarta —o quinta— generación.

El mando de entrenamiento estaba encargado de adiestrar a los alumnos a un ritmo casi dos veces superior al que yo recibí como alumno de vuelo. Trabajábamos de diez a doce horas diarias, en turnos de ocho días consecutivos, para convertirlos según lo previsto —y además con gusto.

La formación de un aviador no es una tarea trivial. Es una serie de desafíos paso a paso diseñados para reorientar todo el pensamiento y los esquemas de respuesta del candidato. El programa comenzaba en Pensacola, Florida. base del Mando Naval de Entrenamiento Aéreo, y constaba de unos dieciocho meses repartidos en cuatro fases distintas, realizadas en bases diferentes y a bordo de tres aviones distintos. Cuando el alumno completaba este programa de estudios y se graduaba, obteniendo sus alas, se convertía en un Aviador Naval, pero aún se le requería un mayor entrenamiento con aviones operacionales antes de pasar a un escuadrón de combate de la flota.

El prevuelo, efectuado en la base de Pensacola, es una mezcla de estudios y torturas psíquicas destinadas a eliminar a los que inmisericordemente se denominaban «débiles mamones».

Una vez que un piloto en entrenamiento pasa el prevuelo con sus rigurosas exigencias académicas, rara vez es eliminado por sus instructores, quienes tienden a echarse a un lado para darles varias oportunidades de conseguirlo, incluso hasta el punto de permitirles que se maten por ello.

A diez millas de distancia de la base principal de Pensacola se encuentra Saufley Field, base del Mando de Entrenamiento Primario, en donde los alumnos aprenden a volar. Aquí se imparten clases teóricas sobre aeronáutica y las características de los aviones. El alumno aprende algo nuevo llamado «Procedimientos», que tiene que ver no sólo con las secuencias de las acciones, sino, por alguna extraña razón, con la forma en la que deben ejecutarse las acciones.

El entrenamiento de vuelo comienza con la Fase A, donde el alumno tiene sus pies (y ocasionalmente otras cosas) mojados al aprender el adiestramiento básico en vuelo en línea recta y a nivel, trepada, picado, viraje, aceleración, deceleración y aterrizaje. Tras esto, está dispuesto para aprender a entrar en pérdida, barrena, rizo, tonel, tonel lento, Immelmann y el ocho cubano, y cuando ha conseguido tener amplia experiencia en estas habilidades, es lanzado del nido a puntapiés para que realice su primer vuelo en solitario

Este acontecimiento sobreviene por lo general sobre la decimosegunda noche, cuando el instructor sale del aeroplano en uno de los aislados campos de prácticas, tras estar completamente satisfecho de las habilidades del alumno. El instructor le dice al alumno que despegue y vuele por los alrededores durante quince o veinte minutos y que luego regrese para realizar varios aterrizajes. El último de ellos será una parada completa para recoger al instructor.

Mientras que la Fase A se dedica principalmente a que el alumno alcance el punto en el que pueda despegar, volar, regresar y aterrizar de nuevo sin contratiempos, la Fase B se concentra en perfeccionar las habilidades cualitativas del alumno.

Junto a la transición del alumno a un avión nuevo y mucho más complicado, el entrenamiento básico le introduce en las disciplinas que son exclusivas de la aviación militar. Tras las fases obligatorias de transición. precisión e instrumentación básica, el alumno se embarca en su gran aventura, iniciándose en el vuelo en formación, navegación a baja cota, ametrallamiento y operaciones desde portaaviones.

Una vez que domine las técnicas de reunión en formación, mantenimiento de su posición y realice rupturas de formación y reuniones concertadas, el alumno está preparado para intentar su fortuna en el tiro aire-aire. Es un minuto emocionante para cada alumno, mientras que realizan pasada tras pasada contra el airoso estandarte adornado en su mitad con una «bola de carne». Cuando el alumno ha gastado su ración de munición en el golfo de México, ya está dispuesto para pasar al portaaviones.

El entrenamiento básico concluye con la cualificación en portaaviones (CARQUAL), en donde el alumno aprende a lanzar su frágil avión contra el balanceante monstruo de acero y aluminio. El intenso entrenamiento que termina en este acto de demencia es uno de los más exigentes y difíciles a los que debe enfrentarse uno, pero la confianza inculcada en el «pajarito» es enorme. De modo que mientras que llega al entrenamiento avanzado con más de una tercera parte del entrenamiento total que debe recibir antes de conseguir sus alas, la distinción es un grado más que una clase. Lo que tiene ante sí, después de su transición al Grumman TF-9J Cougar —un biplaza de alas en flecha derivado del Panther de la época de la guerra de Corea—, es el espantoso Curso de Instrumentos y Radio Avanzado conocido como Fase C.

El entrenamiento avanzado consta de once fases que incluyen una amplia gama de maravillosas actividades como bombardeo, tiro aire-aire, maniobras de combate aéreo, y como en la an-

terior fase de formación, navegación a baja cota y CARQUAL (Calificación en portaaviones), aunque antes de que el alumno llegue a disfrutar de esta especie de éxtasis de su profesión elegida, debe pasar una última y más dolorosa experiencia durante su paso por el mando de entrenamiento: obtener su cualificación en instrumentación.

Una vez completada la fase de instrumentación, comienza el trabajo en formación, con mejoras perceptibles en cada vuelo.

A continuación le sigue la navegación a baja cota, donde los alumnos practican los vuelos a ras del suelo, levantando el polvo y la hojarasca del King Ranch y haciendo pasadas sobre los coches de patrulla de las autopistas y carreteras del sur de Texas.

Luego le siguen las maniobras de combate aéreo y tiro aire-aire. Aquí es donde se manifiesta verdaderamente la transformación de alumno a aviador. En algún momento de su ruta hacia el estandarte del blanco, se pierde la imagen del alumno y con la brusquedad del «rebote» que cruza por detrás del blanco, ya hay alguien distinto al mando de los controles. Es casi mágico y no hay mayor recompensa para el instructor de vuelo que comprobar su creación, a este tigre que emerge de la cabina para dar sus primeros pasos en la tierra.

La última prueba antes de que el alumno logre sus alas es el CARQUAL en un reactor de ala doblada. La precisión exigida para llevar un conglomerado de metal con ala doblada, combustible y vísceras con un peso de seis toneladas sobre una caja de 12 metros por 60 metros y a una velocidad de 130 nudos —especialmente si ésta cabecea y se mueve—, debe ser exacta. Puesto que todos los factores involucrados en las maniobras de vuelo están interrelacionados, y puesto que el margen de error es tan pequeño, incluso los fallos más mínimos quedan magnificados. Sin embargo, de forma gradual, se aprenden todas las técnicas y finalmente llega el ansiado día en el que el alumno se dirige hacia el golfo de México para encontrarse con el buque.

Puedes ver lo que es aquello: un cabeceante y balanceante sello de correos con mil y una formas de acabar con una carrera prometedora.

Los dos primeros apontajes del alumno son tocar y despegar de nuevo con el gancho de apontaje hacia arriba para que el neófito conozca la sensación de la cubierta del portaaviones y la experiencia de algo parecido a un cerrojazo. Es divertido lo pequeños que parecen los buques la primera vez que se aterriza sobre ellos. Todo parece de tamaño normal cuando viajas con viento a favor durante la pasada de comprobación por el lado de estribor, e incluso en la posición de viento en contra, parece mucho más grande que antes. Sólo cuando te diriges hacia la cubierta de apontaje desde unos 300 metros por detrás del buque, comienzas a pensar que, a pesar de lo grande que parece, no es igual que un buen trozo de hormigón de 3.000 metros en el que puedes tener un amplio margen de error. En el aspecto escorzado, puedes ver lo que es aquello: un cabeceante y balanceante sello de correos con mil y una formas de acabar con una carrera prometedora. Una vez que supera la fase de toques y despegues inmediatos, el alumno está listo para efectuar sus seis primeros apontajes completos. Esta vez, a medida que te aproximas por la popa, despliegas el gancho de cola junto con

BOB DORR

ARRIBA: *La formación cerrada era uno de los procedimientos principales practicados por los pilotos de caza en sus entrenamientos. Muy pronto aprenderían que sus vidas dependerían de realizarla correctamente.*

el tren de aterrizaje y los flaps. (El fallo de alguno de ellos es alertado de inmediato por el LSO)

El avión sufre el golpetazo, justamente de la forma que suponías. Te entrenan para que empujes el mando de gases hacia atrás, por si te tienen que echar el cerrojo, pero antes de que llegues al límite de la palanca, el gancho agarra el cable pegándote a él. La deceleración es impresionante y el avión queda detenido en menos de dos segundos. Antes de que te des cuenta, sientes una sacudida hacia atrás y alguien corre delante para señalarte que cortes el encendido y repliegues el gancho.

Una vez que se sale del área de apontaje, tu avión es llevado hacia la catapulta o (si necesita combustible) hacia el ascensor. De alguna forma, éste también es un momento impresionante, ya que desde tu posición aventajada, justo en mitad de la cubierta, te das cuenta de que el buque es una roca. La proa cabecea arriba y abajo sobre el horizonte, ofreciéndote una visión secuencial del azulado cielo y del mar alternativamente.

Tras dos años y medio de salvaguardar a sudorosos y acalorados alumnos —un período sin rival para mi genuina satisfacción y durante el cual tuve la oportunidad de volar con unos 300 alumnos—, recibí órdenes, a finales de 1968, de dirigirme a El Toro para un entrenamiento de refamiliarización con el Phantom antes de volver a reasignarme tareas en ultramar.

Me parecía increíble que el Cuerpo de Infantería de Marina estuviera por entonces ofreciendo la oportunidad de olvidarse de hacer entrar en combate a jóvenes oficiales, mientras que aviadores como yo regresábamos a ultramar. «Necesitamos desarrollar nuevas experiencias de mando», me dijeron y yo me dejé convencer fácilmente. La verdad es que me encontraba ansioso de abandonar el caos emergente de América y regresar al apasionante vuelo sobre Vietnam. Mientras formaba a los jóvenes aviadores, era más consciente de mi propia oportunidad que de la de ellos.

ARRIBA: *Un especialista del USS* Constellation *de la señal a una patrulla de Phantom. Operar desde un portaaviones fue una de las experiencias más exigentes para un piloto de caza.*

ALAS DE MUERTE

Mi regreso a Vietnam fue cualquier cosa menos triunfante Es más, tenía un sentimiento de presagio. Mientras que antes yo estaba imbuido de propósitos, ahora sentía una separación que enmascaraba una frustración mucho más profunda en la polarización entre el mundo civil y el de los militares enviados a combatir al otro extremo del mundo.

La primera parada fue en Okinawa, que era la primera etapa para los hombres y equipos enviados a Vietnam. Había cambiado. Lo que en 1966 había sido un espacio abierto, anticipándose a lo que en Vietnam sería una atmósfera tumultuosa para vivir al día, ahora tenía un aire pesado y letárgico, repleto de bravuconería e idiotez. En lugar del espíritu de aventura, ahora privaba el sentido de «macho», e incluso los gentiles nativos se mostraban tensos.

«¿Cuándo quiere dirigirse al país, comandante?», me preguntó un cabo de cara llena de granos, indicando por su modo conspiratorio que él podía retrasar el proceso tanto tiempo como yo quisiera.

«En el primer avión que me consigas.»

«¿No esperará convertirse en un héroe, verdad, comandante?»

«Algo parecido.»

Me dijo que un transporte podría llevarme hasta Futenma en vuelo nocturno Al mirar a través de la pequeña ventanilla de la compuerta de acceso delantera del C-130, comprobé las familiares referencias por las que pasábamos, acentuándose sus detalles por los rayos del sol naciente. Da Nang caía detrás de nosotros hacia el norte y luego nos ladeamos para el viraje final hacia Chu Lai

Fui asignado al estado mayor del grupo, donde se me dejó a mi entera libertad para que hiciera más o menos lo que quisiera con la ayuda de dos cabos y un sargento de estado mayor, a

TSH ARCHIVES

quienes ya quedaba poco tiempo para irse. Pasé la mayor parte del tiempo mendigando vuelos a los diferentes escuadrones y aconsejando a mis hombres que no hicieran nada memorable, porque las cosas memorables causaban por lo general más problemas a los otros. Mi nominación era la de oficial de desarrollo de base, un nombre muy pomposo, pero en realidad tenía poco que hacer, excepto explicar a los exasperados comandantes de escuadrones que tal proyecto o tal otro aún no estaban listos.

Al contrario que Da Nang, el aérodromo de Chu Lai no existía antes de la guerra. En 1965, desembarcaron aquí los infantes de Marina y establecieron esta base, cubriendo la arena con planchas de aluminio para construir una improvisada pista SATS. El nombre SATS proviene de las iniciales de "aeródromo corto para apoyo táctico" (Short Airfield Tactical Support), un concepto diseñado para conseguir un apoyo aéreo cercano avanzado en una localidad táctica remota.

De forma significativa, una pista SATS se asemeja a un portaaviones en varios aspectos. La pista, de 762 metros de longitud por 15 metros de anchura, posibilita que las planchas de aluminio sean capaces de soportar a los pesados F-4 Phantom, que estaban comenzando a entrar en servicio con la flota por entonces. Se talaron los árboles para que pudieran aterrizar los cisternas KC-130 Hércules. Los reactores aterrizaban sobre el mecanismo de detención, diseñado para permitir una mayor rodada que con el mecanismo instalado en los portaaviones.

En 1968, la infiltración del EVN se había incrementado tan considerablemente, que los infantes de Marina estaban sobrepasados seriamente. En su mayoría, los combates tenían lugar en An Khe y Khe Sanh, cerca de la Zona Desmilitarizada, pero también había una fuerte presión en el extremo sur del I Cuerpo. Se enviaron unidades del Ejército para ayudar a estabilizar la situación y en poco tiempo fueron bastante más numerosas que las de infantería de Marina a las que habían ido a apoyar.

Chu Lai se convirtió en el centro de la escalada del Ejército, y durante los primeros días les pareció a los marines de la base que su llegada era como un don del cielo.

Yo no estaba preparado para la magnitud del cambio. Desde el momento en el que bajé del avión de transporte, sentí la mediocridad de la situación. Era como si nuestras tropas se revolcaran en la melaza. «Cuatrocientos días y un despertar, chico», era el eslogan obligado para los novatos a las pocas horas de bajar del avión. «Seguro que hay cerveza fría en el club.» Camiones y jeeps con conductores repantingados cruzaban la carretera de servicio principal en un flujo sin fin, como si fuera la calle principal de una pequeña ciudad estadounidense un sábado por la noche. Centenares de soldados con el cabello largo y ojerosos ganduleaban por los alrededores de la cantina fumando «hierba» en un descarado reto a sus oficiales y suboficiales. Su actitud parecía decir: «Olvídame, mamón», o «Mira qué clase de granada se te mete por la puerta de tu barracón.»

> Una gigantesca onda de presión me sacudió de un lado a otro de la cabina.

Otro factor que afectaba a la moral y a las prestaciones de la unidad era la escalada del movimiento del Black Power en las fuerzas armadas. Aunque ya existía desde hacía bastante tiempo, en 1968 se dio el comienzo de los primeros elementos cohesivos y efectivos del poder negro en ultramar. En 1969, las unidades de primera línea de la infantería de Marina mostraban los efectos. La disensión en los soldados rasos durante el combate puede resultar desastrosa, de modo que cuando se descubría una célula, sus miembros eran dispersados. Uno de los destinos principales a los que iban a parar eran las alas aéreas, debido a que sus unidades contenían un número minúsculo de negros en comparación con las unidades de primera línea. La perspectiva de la inyección de conocidos alborotadores —la mayoría sin ninguna o escasa formación en técnicas de aviación— en un medio ambiente tan exigente técnicamente, recibió un apoyo muy poco entusiasta por parte de la mayoría del personal aéreo.

Sin embargo, a largo plazo los problemas fueron menores y se dio a los negros un entrenamiento en este trabajo de gran valía, proporcionándoles un ritmo de asimilación escasamente creíble al comienzo del programa.

Aunque no era tan visible como la situación del poder negro, en Vietnam hubo otro problema fundamental que afectó a los marines en general y a las alas aéreas en particular. Por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial, el cuerpo había tenido que llegar al reclutamiento para poder completar su cupo de hombres. En su mayoría, los reclutas aceptaron el esfuerzo y se

TIM PAGE

ARRIBA: *Solos y asustados, soldados de infantería agotados miran al cielo esperando oír el maravilloso sonido de una misión de rescate montada por la Fuerza Aérea.*

integraron, pero hubo unos cuantos cuyas actitudes y convicciones distaban mucho de ser las mismas que las del cuerpo, por lo que en ocasiones consiguieron desbaratar la moral y la disciplina de sus unidades.

Este era el ambiente con el que me encontré a mi llegada y a la postre tuvo su efecto en mi pensamiento y forma de ser Sin embargo, esto se desarrollará a su debido tiempo. Por el momento todo lo que yo ansiaba era volver a volar.

Mi primer vuelo tras mi regreso fue lo que se llamaba un «salto de familiarización», en el que se suponía que debía cruzar sobre el área y buscar las marcas. Mientras ascendíamos hacia el norte y nos manteníamos al este de la dehesa de Assam, comencé a recordar las misiones de dos años y medio antes en Hoi An, An Khe, Valle del Elefante, el paso de Hai Van, la Rockpile y docenas de otros lugares rastreados en los polvorientos corredores de mi memoria. Después pasamos por el valle de Ashau, por las amplias franjas de arcilla roja grabadas en mitad del verdor.

«Parece como si realmente hubiésemos mejorado la base en Ashau», remarqué sabiamente, deseoso de impresionar al taciturno RIO que me habían asignado para que me mostrara los cables, a pesar de que yo no era un principiante.

«Yeah», dijo secamente, horrorizado obviamente por mi ignorancia, «sólo que ya no la controlamos nosotros, sino ellos.» Me quedé sorprendido, ya que cada vez era más aparente que la retirada estaba a pleno ritmo. A cualquier lugar al que mirara, estábamos siendo empujados hacia los enclaves —la ubicua cadena de bases de fuego de apoyo—, dejando más y más terreno de la llanura costera al enemigo.

A medida que nos aproximamos a la Zona Desmilitarizada, vi colinas marcadas de hoyos y en donde las cicatrices nuevas cubrían los cráteres que yo mismo hice en 1966. Me pregunté si los campesinos de esta verde campiña habían aumentado su estoicismo o se sostenían por puro odio, o incluso si en verdad se preocupaban de algo.

El propio pueblo de Cam Duc parecía como si la guerra estuviera a un millón de kilómetros de distancia, a pesar de que, menos de tres años antes, yo mismo había participado en un ataque que lo había arrasado. Una fuerza de reconocimiento a nivel de sección había sido atacada justamente al este del pueblo y rápidamente se había desplegado para envolver la zona. Había un alto volumen de fuego procedente del lado sudeste de la aldea, y la sección estaba siendo barrida por una densa cortina de fuego de morteros

Mi segundo estaba en posición de realizar una pasada y sus primeros disparos parecieron que dieron en el blanco Debía de haber un viento muy persistente a nivel del suelo, pues cuando llegué al punto de ataque, el polvo y los escombros ya se habían disipado, ofreciéndome una clara imagen del blanco.

Mientras pasaba velozmente a través de los bunkers a 60 metros de altura, tirando hacia atrás de la palanca tras soltar las bombas para ascender, una gigantesca onda de presión me sacudió de un lado a otro de la cabina.

Cuando finalmente me convencí de que el avión estaba entero y regresé al objetivo, pude ver que la explosión había destruido más de una docena de cabañas y que se producían explosiones por simpatía. Seguimos trabajando el extremo sudeste desde donde provenía el fuego más intenso hasta que nos quedamos sin bombas, aunque podríamos habernos ahorrado el esfuerzo. La fuerza de la explosión y el fuego que la siguió fueron tan grandes que los defensores evacuaron el pueblo en todas direcciones, permitiendo que la unidad de reconocimiento diera cuenta de los elementos desorganizados.

Mi asignación al estado mayor del grupo no podía durar para siempre y unos seis meses después me destacaron a uno de los escuadrones Sin embargo, este período siempre me pareció que era un limbo que no terminaría. Como miembro del estado mayor del grupo, fui asignado a volar con un escuadrón, pero tal medida estaba muy lejos de ser lo más duro. Había demasiados oficiales de estado mayor y los escuadrones guardaban celosamente sus mejores misiones. Las semanas pasaron interminablemente. Finalmente, me llegaron órdenes de incorporarme a un nuevo escuadrón: el mismo al que me habían destinado en primer lugar en 1965.

> La patrulla ya había encajado fuertes pérdidas, con tres muertos y seis heridos, tres de ellos de gravedad.

Era octubre y la tinta aún no se había secado del papel de mi asignación cuando limpié mi mesa de despacho en el cuartel general del grupo y me dirigí a mi nueva trinchera. Estaba en la oficina de operaciones del escuadrón antes de las siete, deseoso de iniciar mi chequeo, cuando me preguntaron si quería quedarme en el Hot Pad Perfecto, porque si sucedía cualquier cosa interesante, era aquí donde pasaría Diez minutos después de mi llegada al Hot Pad, el teléfono del oficial de guardia comenzó a sonar, y me puse en camino. Había una patrulla de reconocimiento de quince hombres cogida por dos compañías del EVN cerca de Khe Sanh, de modo que el Pad A despegó con Dan Martin como piloto y Skip Sines en el asiento posterior de mi avión. El tiempo era excelente en Chu Lai, pero al norte de Da Nang había nubes que se espesaron a medida que progresábamos hasta extenderse desde unos pocos centenares de metros sobre el suelo hasta unos 2.000, oscureciendo no sólo las posiciones del enemigo, sino también las montañas circundantes.

Aunque no podíamos comunicarnos directamente con los hombres que luchaban en tierra, podíamos enviar y recibir mensajes a través del líder de la patrulla de helicópteros de rescate que orbitaba sobre el claro a la espera de tener una oportunidad para evacuar a la patrulla. Las noticias no eran muy buenas. La patrulla ya había encajado fuertes pérdidas, con tres muertos y seis heridos, tres de ellos de gravedad. Las unidades del EVN estaban encima de ellos en posiciones preparadas con campos de tiro, lo que evitaba la huida a pie y la evacuación por helicóptero. Éstos no podía llegar a su vez hasta la patrulla, que se hallaba a varios cientos de metros en mitad del valle.

Bajamos por debajo del cielo encapotado sobre la llanura costera, saliendo repentinamente a 150 metros de altura y cerca de la entrada del valle con rumbo noroeste.

Con férrea determinación, piqué una vez más a través de las nubes y me interné en el valle, sólo para encontrarme con una visión sorprendente.

Tras dejar a Dan sobre la llanura, me dirigí hacia el final del valle donde se libraba el combate. A partir de la descripción que me habían dado los pilotos de los helicópteros, pude discernir dónde se encontraban nuestros hombres, pero nos quedamos sin espacio para maniobrar antes de que pudiéramos localizar las posiciones del enemigo. Al llegar al final del valle, tuve que encender los posquemadores y ascender en vertical a través de las nubes para evitar chocar con las invisibles colinas. Fue muy frustrante estar en el área con el armamento adecuado justamente cuando más nos necesitaban y ser incapaz de ayudarlos. Estaba a punto de llamar a Joyride, para ver si podían emplear fuego de apoyo naval, cuando el helicóptero de rescate líder se puso en mitad de la línea.

«Mantén el nivel, Asp. Reconocimiento Seis dice que estuviste justo encima de la posición enemiga y atrajiste su atención. Cesaron de disparar durante casi un minuto.»

«Comunícale a Reconocimiento que yo no vi nada, pero que seguiré haciendo pasadas falsas para intentar desorientarlos hasta que se levanten las nubes.»

Durante los quince minutos siguientes, efectué una media docena de pasadas, permitiendo en cada ocasión que la patrulla se retirara unos pocos metros, aunque las nubes no mostraban señales de levantarse. El combustible comenzó a convertirse en una preocupación más.

«Asp. Reconocimiento Seis informa que el enemigo se está moviendo de sus posiciones y se prepara para atacar.» Esto era lo que yo me temía. Habíamos hecho una gran cantidad de pasadas y no les habíamos tirado nada, de modo que sólo era cuestión de tiempo que se dieran cuenta de que éramos un tigre de papel.

«Sería mejor que le preguntaras a Reconocimiento si las cosas están tan feas como para que consienta que lance encima de ellos. Dile que marque su posición más avanzada con humo rojo.»

«Roger, Asp. El humo rojo está en camino. Dice que les pegues fuerte.»

Con férrea determinación, piqué una vez más a través de las nubes y me interné en el valle, sólo para encontrarme con una visión sorprendente. Las nubes se habían disipado casi de una forma mágica y podía ver con claridad el penacho de humo rojo a unas cinco millas de distancia. Seguido de cerca por Asp Dos, reajusté mi mira para un lanzamiento en 10 grados, seleccioné racimos, todos, proa y popa armada, y coloqué el armado en posición.

«Pregúntale a Reconocimiento a cuántos metros por delante del humo están los bastardos. Estaré sobre el objetivo en treinta segundos.»

«¡Están a las doce en punto, a 100 metros en campo abierto! ¡Acaba con ellos!»

Colocándome en posición invertida con el vientre del avión restregándose por las nubes, me abrí por encima de la patrulla de reconocimiento. Tras poner la proa sobre el horizonte, puse mi mira en un punto situado a la distancia de un estadio de fútbol por detrás del humo rojo y subí en espiral vertical, abriéndome camino hasta que todo menos aquel lugar estuvo borroso. Precisamente en el instante del lanzamiento vi un torbellino de movimiento hacia donde había apuntado las bombas, y luego me interné entre las nubes.

«¡Sobresaliente! ¡Sobresaliente! Justo en el blanco. Dash Dos, lanza tus bombas sobre el humo de las de Dash Uno.»

Llegó entonces otra patrulla tras nosotros, pero ya no era necesario. El enemigo había cesado de disparar, permitiendo que la patrulla de reconocimiento se retirara del valle y fuera recogida por los helicópteros.

Me sentía satisfecho de haber hecho algo importante, sobre todo porque no había sido fácil. Llamé a Skip para vitorearlo, y a Dan y a su RIO. Tras cerrar la radio, pensé que los chicos de Reconocimiento Seis tenían una existencia muy agitada, pero la fortuna, al igual que la fama, es pura ilusión. Aunque no lo supimos hasta varias semanas después, el líder de la patrulla murió al día siguiente cuando la cuerda por la que hacía rappel se partió y cayó a la jungla desde más de treinta metros, mientras intentaba subir a un helicóptero de rescate. Al menos el chico había tenido un día extra, que me parecía demasiado poco después de todo aquel esfuerzo. No obstante, aún tendríamos que tomar el Hot Pad para triunfos mucho más pequeños que aquél.

ABAJO: *Un armero de la infantería de Marina coloca las espoletas en las delicadas cabezas de guerra de las bombas de 113 kilos instaladas en los soportes de un F-4.*

KEYSTONE

DESPEGUE EN UN PAD

Cuando sonó el seco zumbido del teléfono del Hot Pad, se detuvo la conversación. Todas las miradas confluyeron sobre el oficial de guardia del escuadrón mientras asía el auricular.

El Hod Pad era operativo a los cinco minutos de una alerta, las 24 horas del día. La actividad del Hod Pad era algo intermitente, según fuera el tiempo atmosférico. Había algunos días (y noches) en los que el Hot Pad no lanzaba a nadie y otros en los que se volvía un manicomio, cancelando los vuelos previstos para efectuar salidas de emergencia. No obstante, estar en el Hot Pad significaba la mayoría de las veces interminables horas de espera hasta que llegaba la llamada. Por lo general, ésta se producía en las horas diurnas: para apoyar un movimiento de tropas no anticipado con el vuelo previsto para ese día, o porque una patrulla había sido atacada, o bien porque un avión había sido derribado y el área tenía que ser limpiada antes de que llegaran los helicópteros de rescate. También podías encontrarte lanzado en mitad de la noche y de una tremenda tormenta para atacar al enemigo que se escondía en bunkers bien ocultos en las montañas. Para esto (y para misiones menos importantes) tu mente tenía que estar alerta y dispuesta para salir. La vida en Hot Pad era dura y no era sorprendente que las tripulaciones se alegraran de despegar.

Los miembros de las tripulaciones de la primera alerta deberían estar completamente vestidos y listos para partir, y con dos minutos de separación, la segunda sección también tendría que estar ya fuera de la puerta. La guardia de Hod Pad es rotativa entre los escuadrones y dura una semana, y mientras que a algunos escuadrones les disgustaba esto porque les ataba un mínimo de cuatro aviones y tenían que darle prioridad sobre todos los restantes vuelos, a otros (como yo) encontraban en ello no sólo la esencia del porqué estábamos allí, sino que además era una fuente de vuelos extras. Las salidas eran la medida por la que se juzgaba a los escuadrones entre sí. Mientras más salidas hicieras semana tras semana, mejor eras.

> Nuestro personal de mantenimiento ponía en ello doce, dieciséis e incluso veinte horas al día, día tras día... No había fines de semana, ni domingos, ni vacaciones.

El ritmo de salidas, el tonelaje de armamento lanzado, el total de horas de vuelo, y así sucesivamente, podrían parecer estadísticas insignificantes, pero eran importantes. Eran importantes no sólo porque permitían las operaciones a los analistas para que cifraran el ritmo al que estábamos ganando la guerra, sino porque eran las únicas cifras tangibles del tiempo y del sudor que habíamos gastado en lo que parecía una causa muy poco tangible. Nuestro personal de mantenimiento ponía en ello doce, dieciséis e incluso veinte horas al día, día tras día, y lo único que veían eran los mismos problemas en los mismos aviones con el ciclo sólo interrumpido cuando había que tirar uno de ellos a la basura. No había fines de semana, ni domingos, ni vacaciones. Volvían a casa después de trece meses de trabajo duro y tenían que enfrentarse a gente que no les comprendía o que simplemente no se preocupaba en lo más mínimo de lo que habían hecho, de modo que no podían explicar las razones que había tras ello. Sólo les quedaba el consuelo de pensar que habían sido los mejores. He ahí el porqué de las estadísticas.

«¡Un Pad!», ladró el oficial de guardia. «Tres-cinco-cero para veintiuno, Quang Tri. Tropas en contacto.»

Todd y yo nos lanzamos hacia la puerta y ya estábamos esprintando —si es que se puede llamar correr a lo que hacíamos con todo nuestro equipo puesto— hacia los «pájaros» del Hot Pad en el extremo final de la línea de vuelo. Tood me superaba en empleo, pero debido a su relativa inexperiencia yo era el líder de la patrulla. Todd no había visto el interior de una cabina durante los diez años que había pasado haciendo papeleo en Washington antes de recibir su destino a ultramar Como aviador, estaba obligado a volar allí donde le destinaran, pero era poco realista esperar que se pusiera en forma en tan poco tiempo. En el mundo de «o para arriba o para afuera», la incertidumbre de la promoción a menudo pesa tanto como los peligros de volar, de modo que Todd estaba allí y esperaba que, limitando su exposición al pilotaje de aparatos TPQ, podría regresar vivo a casa.

> La sirena de despegue de emergencia atronaba como música de fondo, haciendo correr al personal de tierra... para que no hubiera retrasos en el despegue de los pájaros.

Los pájaros del Pad A estaban cargados con bombas, o bien con bombas y cohetes Zuni. Al contrario que el napalm, las bombas y los cohetes son razonablemente precisos, especialmente los cohetes Zuni, que van derechos allí donde los apuntes. Las tropas terrestres, no obstante, adoraban que tiráramos napalm, siempre que estuvieran a una distancia prudente, ya que consideraban que era nuestra arma más efectiva. La verdad es que no lo era, pero era imposible cambiar sus ideas. No hay dudas de que estas bolas de fuego tenían un efecto terrorífico en aquellos que las veían, ya que incluso un lanzamiento erróneo tenía un efecto devastador. Una bomba de 227 kg. podía errar el blanco por una treintena de metros y no producir efecto alguno en el combate. Sin embargo, con las aletas de las Snakeye (aletas que se abrían igual que aerofrenos que retardaban el vuelo de la bomba), podíamos apuntarlas tan bien que nuestros impactos eran extremadamente precisos.

Cuando el Hot Pad entraba en actividad, todo el mundo de la línea de vuelo comenzaba a trabajar enérgicamente. Era algo sorprendente comprobar cómo después de tantos días, semanas, meses y años de repetirlo, un despegue de emergencia era aún una fuente de excitación para todos. Los RIO estaban aún en la furgoneta de control recogiendo toda la información que podían. La sirena de despegue de emergencia atronaba como música de fondo, haciendo correr al personal de tierra desde los diversos talleres de mantenimiento para que no hubiera retrasos en el despegue de los pájaros. En los primeros días de mi anterior destino en Vietnam, un despegue de emergencia era poco menos como la instrucción de un fuego chino, con la gente corriendo por todas partes. Ahora, se parecía más a la precisa coreografía de una revista, aunque por lo general se trabajara a contrarreloj.

Desde la furgoneta a los aviones había menos de 60 metros, pero antes de que estuviera a mitad de camino, comencé a flaquear por el calor y el peso. Oí pasos rápidos detrás mío, y cuando el soldado Winston llegó a mi lado, me cogió el casco y los mapas y siguió corriendo con facilidad hacia delante. El equipo estaba colocado mucho antes de que yo llegara y el cabo Wilkins ya estaba recostado sobre el raíl de la cabina dispuesto a ayudarme a entrar en ella. Oí como la carretilla de arranque comenzaba a tirar de nosotros, mientras escalaba la escalerilla de mano.

El motor derecho ya estaba en marcha cuando el teniente Vanderloon (Loony para los amigos) subió a bordo. Tan pronto como el cabo Wilkins nos mostró el pulgar hacia arriba, se retiró la escalerilla y el personal de tierra se quitó de enmedio, inyecté aire al motor izquierdo y coloqué el generador derecho en línea.

Loony encendió el «hot mike», de modo que pudiéramos conversar sin tener que apretar el botón del intercomunicador, que en la cabina del piloto se encuentra al lado de la palanca. El botón del RIO está en la palanquita de control del radar.

«Aquí Quang Tri tres-cinco-cero para veintiuno, derecho hacia la Zona Desmilitarizada. Tienen a un puñado de caras amarillas acorralados en un pueblo y quieren que los engrasemos »

Así estábamos, amigos, después de salir como balas del Hot Pad, y ahora nos decían que perdiéramos el tiempo mientras nos buscaban algún lugar para que lanzáramos nuestras 36 bombas.

Tras el carreteo por la pista, Loony leyó la lista de comprobación del predespegue mientras que yo pulsaba los interruptores y confirmaba su funcionamiento. Las comprobaciones posdespegue habían sido abreviadas para ahorrar tiempo, pero mientras estábamos rodando por la pista, tuve la oportunidad de realizar algunas de ellas. Utilizando los retrovisores, observé el control de deflexión. Monitorizando los indicadores neumáticos e hidráulicos, confirmé la operación del RAT, los aerofrenos y la sonda de repostaje en vuelo. La comprobación de la calibración de la mira, del indicador de combustible y del ajuste de los pedales del timón de dirección se realizan ya en vuelo, y antes de que termináramos el carreteo, el pájaro estaba listo para el vuelo, a excepción de los chequeos del final de pista

Los armeros estaban esperándonos en la cabecera de pista, dispuestos a quitar los seguros de los lanzabombas y examinar la parte inferior de nuestro avión una vez más, por si acaso. Corrieron hacia nuestra parte inferior y, al poco rato, reaparecieron con los seguros y sus banderolas de identificación en la mano.

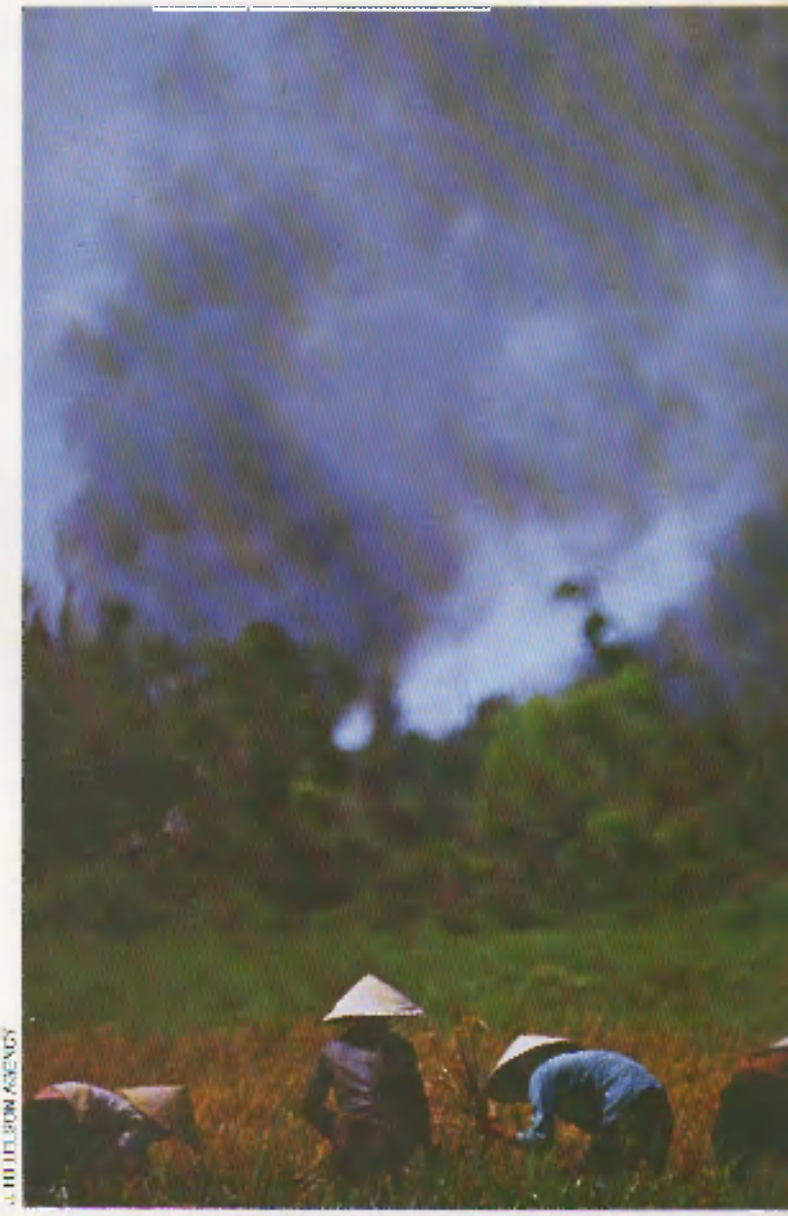
«Torre de Chu Lai, Condecorado Dos Dos, despegue dos.»

Habían pasado cinco minutos desde que sonara el teléfono del Hod Pad y ya estábamos allí, listos para despegar.

«Condecorado Dos Dos, permiso para despegar. El viento es cero-uno-cero para ocho »

Por un instante, pensé que Todd tenía algún problema, pero finalmente sus flaps se bajaron y tras otro retraso inoportuno, sacó la cabeza fuera de la cabina y nos indicó que estaba listo para despegar.

«Condecorado Dos Dos rodando.» Como tantas veces antes,



ARRIBA: *Aparentemente serenos y tranquilos, campesinos norvietnamitas siguen recolectando la cosecha en mitad de un mortífero ataque de la USAF.*

el Phantom cambió su personalidad ante el empuje de los posquemadores y alzó el vuelo igual que un esbelto caballo justo cuando pasábamos por el cable instalado más hacia el sur.

«Asp Dos en el aire. Botón cinco.» Todd nos confirmaba que también había despegado.

«Hola, Joyride, Condecorado Dos Dos en el aire en dos-dos con una patrulla de dos Fox-cuatro llevando treinta y seis Deltas-cinco. En rumbo uno-cinco.»

«Roger, Condecorado Dos Dos, trabajaréis con Smiley Uno Cuatro en negro. Proceda para reunión con Quang Tri cero-nueve-cero para doce. Despejado hasta Panamá.»

Smiley Uno Cuatro era un controlador aéreo avanzado (FAC) de la Fuerza Aérea que volaba en las cercanías con un Cessna 337 Skymaster, un avión bideriva más conocido comúnmente como el «empújame-empújate».

«Hola, Condecorado Dos Dos. Mantén los pies mojados mientras os busco algo que hacer.»

Así estábamos, amigos, después de salir como balas del Hot Pad, y ahora nos decían que perdiéramos el tiempo mientras nos buscaban un lugar para que lanzáramos nuestras 36 bombas de 227 kg. No había que mosquearse. Prefería más estar lanzando bombas sobre una granja de Ho Chi Minh en campo abierto que estar sentado en la furgoneta del Hot Pad jugando a las cartas, aunque, la verdad, parecía algo estúpido si lo piensas bien. Nos rompíamos el espinazo para llegar, le estropeábamos el aterrizaje a un pobre transporte de la Armada, y usábamos media vida aural del avión del capitán, todo para que ahora nos dedicáramos a dar vueltas por encima del agua hasta que el FAC nos encontrara un blanco de oportunidad.

«OK, Condecorado Dos Dos, tenemos un objetivo para ti. Hemos obtenido informes de fuego terrestre desde la arboleda al norte de Cam Lo. ¿Estás en posición de ver mi humo?»

«Roger, Smiley Uno Cuatro. Te tengo en la mira. Estamos a tus cuatro en punto, arriba y en seco a ocho punto cinco.» ¡Vaya chasco! Si allí había habido alguna actividad militar, ya hacía tiempo que se habían ido para entonces. Me figuré que lo más que podíamos hacer era asustar a unos cuantos campesinos que habían creído que el bosque era más seguro que sus casas. Estaba rabiando por decir algo, pero no lo hice porque no tenía nada mejor que hacer con mis bombas y estaba seguro de que no querían que volviera con ellas a Chu Lai y tendría que tirarlas al agua.

¿Qué podía haber provocado que aquellos idiotas dispararan contra un par de aviones que estaban bombardeando unos cuantos árboles?

Smiley viró con rapidez, poniendo su proa en un picado pronunciado para lanzar un cohete de señales «Willie Peter» (fósforo blanco). El cohete cayó sobre una escuálida arboleda. Casi antes de que impactara sobre ella, me lanzé para realizar una pasada de observación.

«Haz tus pasadas con rumbo 350, déjalo ir. El blanco está a las dos en punto a 200 metros.»

«Roger, 350 y lo dejo ir. Doscientos a las dos sobre el humo. Veo varias cabañas en el área.»

«Afirmativo, Condecorado. De ahí partían los disparos.»

«¿Tienes el blanco, Dash Dos?»

«Dash Dos afirmativo.»

«Das Uno lanzando en parejas.» Me imaginé que podíamos convertirla en una buena sesión de prácticas. Todd necesitaba el trabajo. Decidí usar la cabaña del centro como punto de mira y trabajar las restantes hacia afuera.

La nube de polvo levantada por mis bombas estaba ya a unos 150 metros cuando incliné el avión hacia atrás, hacia el sur, con un giro de 5 grados.

«Ése es el sitio, Dash Dos. Pon un par de ellas más sobre el humo.» La cabina de Todd resplandeció con el sol del atardecer cuando se ladeó para iniciar su pasada, y todo el claro estaba aún oscurecido cuando Todd desapareció en la capa de humo.

«Dirígete hacia el este, Condecorado. No te andes con rodeos.»

Teníamos que ser cautelosos porque había una aldea aproximadamente a un kilómetro al este, en el extremo de la arboleda. Pude imaginarme lo que estaban pensando en aquel momento los campesinos con todo aquel estruendo y humo. Afortunadamente, podrían meterse en algún agujero para evitar la metralla. Todd se había ido y vi como sus bombas impactaban a 200 metros por delante del claro.

«Probablemente esté usando una fijación de 30 grados en la mira y haya hecho una pasada de 20 grados», observó Loony desde el asiento trasero. De hecho, yo no estaba tan seguro de que hubiera dado aquel paso.

«Dash Uno entrando.» Esta vez decidí apuntar sobre el extremo oriental del claro, a unos cincuenta metros de mi primer impacto.

El humo del siguiente lanzamiento de Todd estuvo a mitad de camino entre su primer impacto y el claro, por lo que me preparé para efectuar mi tercera pasada.

«Arriba a 25 grados, comandante. Cuatro pasadas más y habremos terminado.» Todd había dejado ocho bombas —yo veinte—, por lo que al lanzarlas en parejas le restaban aún cuatro pasadas. A menos que sucediera algo, decidí arrojar todas las que me quedaban en mi siguiente pasada sobre el claro.

«Smiley, aquí Dash Dos. Creo que he recibido disparos de armas portátiles desde la izquierda en mi última pasada.»

«¿Procedían de la aldea?»

«Afirmativo. Fuego de armas portátiles desde la aldea. ¿Tengo permiso para atacar?»

«Roger, Dash Dos, tiene permiso.»

«Dash Uno, quédese fuera. Mantenga el nivel, Dash Dos. Cíñase en el giro y déjeme ver si tiene daños.» Su fuselaje estaba ya en posición mientras se aproximaba a la senda de picado. «Daños negativo, Dash Uno.. ¡Dash Dos, entre!»

La aldea quedó oscurecida en mi mira con una erupción de llamas y humo. Todd había lanzado sus ocho bombas restantes de golpe. ¿Qué podía haber provocado que aquellos idiotas dispararan contra un par de aviones que estaban bombardeando unos cuantos árboles? Estaban demasiado lejos como para alcanzarnos con algo que no fuera superior a un chisme de 37 mm, de modo que estaban locos. Vuelto a la base, le hubiera preguntado a Todd que explicara qué era exactamente lo que había visto. Yo nunca había visto fuego de armas portátiles desde el aire y en un Phantom. La verdad es que incluso un proyectil de 37 mm era bastante difícil de ver de día, a menos que en ese momento hicieras un tonel y vieras el destello del cañón. En un tiro de deflexión (y ninguno había provenido de la aldea), la bocacha de la pieza anularía el destello del disparo. Quise decirle: «No te creo», pero uno nunca puede comportarse así con un compañero de patrulla. Y menos por la radio.

Eran pobres campesinos como aquéllos los que terminaban masacrados. El EVN y sus comisarios políticos saldrían de aquello como los «buenos» y nosotros como el enemigo.

Apreté en profundidad y comencé mi giro más cerca del objetivo de lo normal para ver qué estaba pasando. El claro estaba aún oscurecido por el polvo y el humo, haciendo imposible comprobar qué es lo que allí había aún, de modo que levanté la proa, virando lejos del objetivo para ampliar nuestra separación, curvándome hacia atrás para realizar la pasada en un «octaflugeron», uno de los varios giros acrobáticos no normalizados

que desafían a la codificación, pero que era en esta ocasión una separación en S modificada. Todd se había quedado corto, de modo que me dejé caer hacia el humo de Todd y comencé a seguirlo hacia arriba hasta el centro de donde sabía que estaría la aldea.

«Bueno —me dijo—. ¡Qué diablos!... Quizá hubo fuego de armas cortas .. Quizá la aldea sea un fortín del EVN... Quizá... ¡Mierda!»

No fue hasta que estuve al final de mi picado cuando vi movimiento en la aldea: gente que corría hacia los árboles. Si hubiera apretado el botón, habrían caído dieciséis bombas verde oliva de 227 kg que se abrían abierto en abanico para aplastar por completo el poblado. matando con toda probabilidad a todo aquel que no estuviera bien escondido en un agujero profundo. Al quedarse cortas, las bombas de Todd habían sembrado toda la aldea con metralla, aunque habían dejado la mayor parte de las cabañas intactas. Los soldados del EVN no habrían corrido a campo abierto como aquella gente. Si estaban allí, estarían refugiados en bunkers en los que sólo un impacto directo podía destruirlos. Indiferentemente de los que pudiera haber en la aldea, eran pobres campesinos como aquéllos los que terminaban masacrados. El EVN y sus comisarios políticos saldrían de aquello como los «buenos» y nosotros como el enemigo

«Dash Uno saliendo. No lanzo.» Me sentía aliviado y estúpido al mismo tiempo.

«¿Qué pasa, comandante?», me preguntó Loony perplejo. «¡Su ángulo de picado y velocidad eran correctos!»

«Me olvidé de comprobar el armado, Loony. ¿Qué piensas de ello?» Ya estábamos a 2 100 metros, virando pausadamente hacia el oeste. Loony se recobró después de una pausa y me dijo: «Mi suposición es que usted iba a lanzar en el primer claro.»

Tras poner rumbo hacia el mar para regresar a la base, aceleré hasta los 500 nudos para llevar los pájaros de vuelta lo más rápido posible, de modo que el personal de operaciones pudiera atormentar a Joyride con otro lanzamiento Hot Pad. Todd se situó detrás mío a las siete y treinta, a una distancia de casi un cuarto de milla, fuera de mi visión. «Torre de Chu Lai. aquí Condecorado Dos Dos, cinco norte para la ruptura.»

Desde la línea de vuelo, el sonido de dos Phantom alcanzando la ruptura es una experiencia muy vigorizante. A 500 nudos, virtualmente no hay preaviso, sólo un demoledor «whoomp» cuando los aviones llegan sobre sus cabezas. A gran velocidad y con una fuerte carga de g, parte del aire que se halla sobre las alas se convierte en supersónico, creando un torbellino en seco Los aerofrenos muerden el aire, añadiéndose al estruendo, cuando primero el comandante y luego el acompañante llegan en un vuelo cortante como el filo de un cuchillo, arqueándose en radios de giro decreciente para aterrizar. Chorros plateados de aire supersaturado marcan sus cursos. Luego casi se produce el silencio cuando los aviones deceleran su marcha sobre la línea costera. Los controles de señalización de los linderos cobraron vida, desembuchando una poco realista serie de pitidos similares a un órgano de tubos y gemidos que subían y caían y que parecían venir de todas direcciones al mismo tiempo. La visión del superbombardero con los soportes subalares vacíos de bombas, con sus ahusadas patas hacia afuera y en mitad del erizado equipo, parecía particularmente amenazadora, más aún con su silueta recortada contra un fondo oscurecido y de atardecer tormentoso, como el que se contemplaba en el aeródromo desde el norte.

«Torre de Chu Lai, Condecorado Dos Dos regresando a la base con el tren y los flaps fuera.»

«Condecorado Dos Dos, tiene permiso para aterrizar. Los mecanismos de detención sur y norte están preparados.»

ABAJO. *Con su paracaídas de frenado abierto y las cubiertas ya levantadas, un Phantom carretea después de aterrizar. En primer plano, trabajadores de la construcción móvil de la Armada estadounidense.*

DERECHA: *Un Phantom toca la pista. En poco tiempo será reabastecido, rearmado y colocado en la línea de vuelo (ARRIBA), dispuesto para el siguiente despegue de emergencia.*

Capítulo 4

CRUZANDO LA LINEA

CAPÍTULO 4 CRUZANDO LA LÍNEA

CORONANDO UNA REINA DE HANGAR

Cuando aterrizé me estaba esperando en la estación de línea el sargento Olsen, con cara de auténtica preocupación. «Hoy es un día de perros, mi comandante. Acaba de llegar el Trece con un estabilizador jodido. Es de uno de los nuevos de compuesto de boro, de modo que el técnico está viendo si puede arreglarlo aquí o enviarlo a Da Nang.»

«Y si tiene que ir a Da Nang, ¿cuánto tiempo tardará?»

«Por lo menos tres semanas..., quizá un mes o más. Están pedidos insistentemente desde hace tiempo. El Siete estará de vuelta mañana, por lo que hemos planeado que el Trece se convierta en nuestro 'reina de hangar'. ¿Le parece razonable?»

Yo era el oficial de mantenimiento del escuadrón, cosa que en principio puede sonar como muy importante, pero realmente no tenía mucho que hacer, a excepción de explicar lo que sucedía al oficial en jefe y darle una palmadita en la espalda a la gente. El sargento Olsen me complacía cada vez que me preguntaba por una decisión que ambos sabíamos que él ya había tomado de antemano, pero al menos sabía que yo le respaldaría siempre, lo cual era mejor que lo que hacían algunos otros oficiales de mantenimiento que yo había visto y, además, era la única cosa para la que yo era bueno.

«¿Cuándo estará el Siete listo para la prueba?»

«Estará listo para mañana por la tarde con un poco de suerte, pero mejor será al mediodía de pasado mañana. ¿Quiere que vaya con usted?»

> Despojado de cada pieza considerada no esencial... y sólo con parte del combustible... el Seis atronó el aire con un despegue en 60 grados de ascensión.

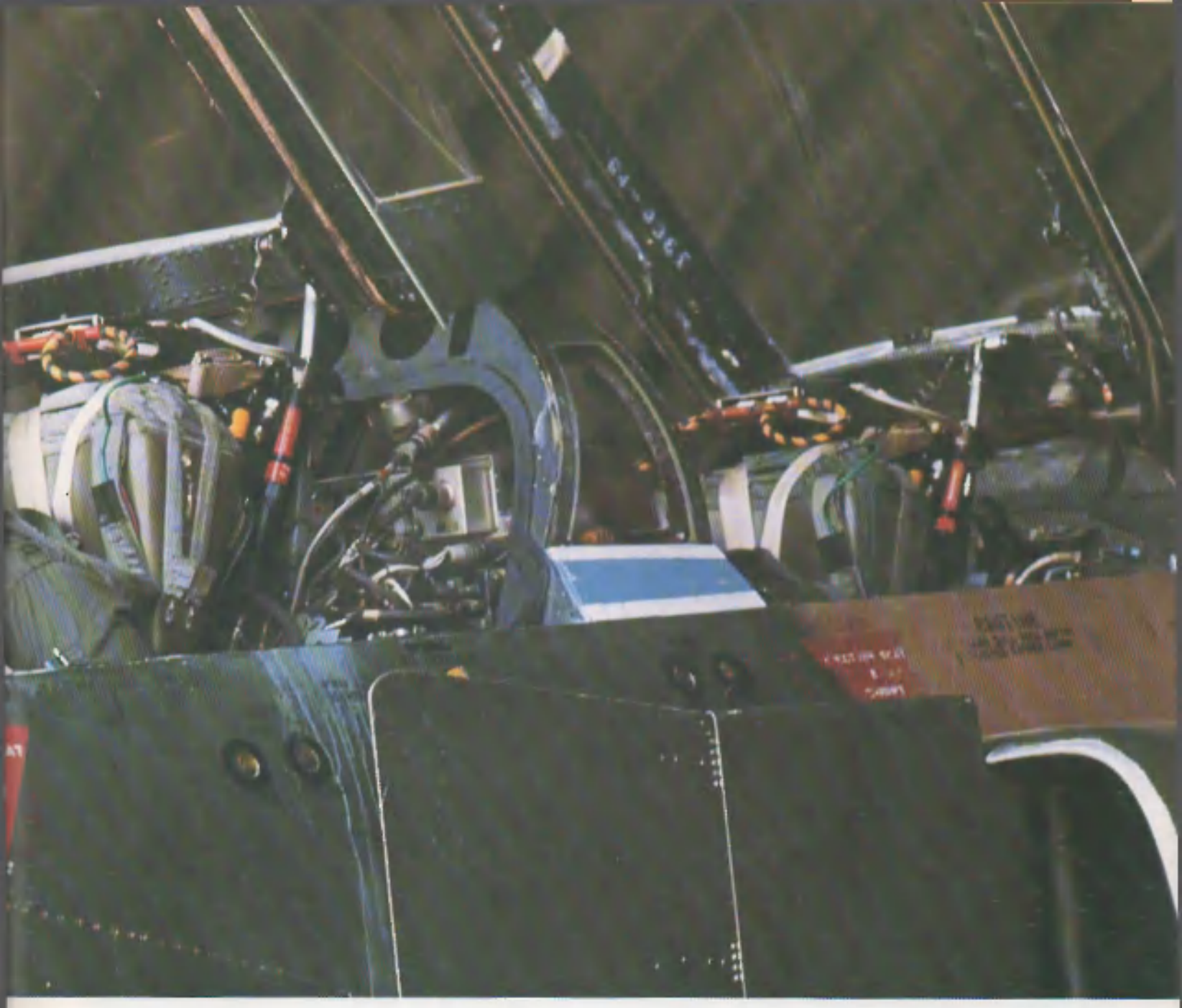
Hubo algunas historias con esta cuestión. Yo había llevado en vuelo al sargento Olsen durante la semana anterior. Era bastante irregular, por decir algo, probablemente incluso ilegal. La ocasión había sido un vuelo de pruebas obligatorio de un avión dañado en combate que había estado en tierra durante casi dos meses, esperando la llegada de un flap de borde de ataque para reemplazar al que había perdido al chocar con un árbol durante un bombardeo. Debido a que era obvio que el avión iba a estar en tierra durante bastante tiempo, mantenimiento lo usó como el «reina de hangar», es decir, que cuando se necesitaba un repuesto para mantener en vuelo otro avión, se podía robar el bueno del número Seis para evitar esperas, mientras el personal de repuestos lo localizaba y lo suministraba a través de sus canales.

Desde el punto de vista de la disponibilidad, la situación de los respuestos había mejorado considerablemente desde los primeros días, pero en términos de respuesta temporal, el sistema era pésimo. En 1965, los escuadrones eran mucho más responsables para procurarse sus propios repuestos, e incluso cuando llegaron más escuadrones de Phantom, el esfuerzo de los suministros reflejaba su iniciación a partir de las unidades operativas bastante más que (como luego) su imposición desde arriba. Antes, podías pedir a Suministros un repuesto, e incluso a

CAMERA WORKS

pesar de que la norma dice que se debe enviar la parte dañada o estropeada antes de que Suministros envíe la nueva, y te respondían con el conocimiento de que cada retraso podría causarte la anulación de vuelos previstos. Ahora, se actuaba según las reglas, e incluso cuando un repuesto estaba listo para su suministro, el sistema imponía un retraso mínimo de veinticuatro horas.

Con el fin de prevenir la creación de «reinas de hangar», había un directivo de mantenimiento que exigía (so pena de ir a una corte marcial) que cualquier avión asignado debía estar en vuelo al menos una vez cada sesenta días. Después de cincuenta días, en los que las entrañas del número Seis se habían diseminado por todos los aparatos del escuadrón, tuvimos que enfrentarnos ante una eventual catástrofe. El nuevo flap de borde de ataque ya había llegado y se le había colocado, pero al menos había 500 horas de trabajo de mecánico antes de que el avión volviera a recuperar su condición para volar. Ya se había decidido que el avión estaba tan dañado que debía ser embarcado hacia el Japón para su reparación, pero necesitábamos llevarlo hasta Da Nang, donde debía ser embalado y embarcado. Justo



en mitad de todo este lío, otro avión regresó de una misión con una cabina destrozada, cuya sustitución podía tardar seis semanas. Por tanto, el Seis tuvo que sufrir una nueva amputación, elevando la crisis a un nivel insuperable. Aquella noche el sargento Olsen y yo nos reunimos con todos los jefes de talleres para discutir la situación. Teníamos sólo nueve días para reconstruir virtualmente todo el avión e incluso entonces sólo sería un cascarón vacío.

Sin embargo, no teníamos elección, pero se me ocurrió que podría haber un medio para incrementar las posibilidades de que se convirtiera en un avión volable

«¿Cuánto tiempo lleva usted detrás de mí para que le dé un paseo, sargento Olsen?» El sargento respondió con una amplia sonrisa.

«Estupendo. Soldaremos el tren de aterrizaje y los flaps hacia abajo y despegaremos hacia Da Nang en el salto de prueba No tiene sentido que hagamos dos vuelos.»

Cuando llegó el momento, el vuelo causó una gran expectación. Cada mecánico del escuadrón salió a mirar cómo nos subíamos al aparato e iniciábamos las comprobaciones de prevuelo Todos los repuestos nuevos que se habían requisado al Seis habían sido instalados en los restantes aparatos, sustituyéndolos por componentes más antiguos para enviarlos a Japón. Comprobamos los sistemas en el suelo hasta que los jefes de los talleres estuvieron satisfechos de que todo lo que necesitábamos para llegar a Da Nang funcionaba correctamente y a punto para el despegue. Despojado de cada pieza considerada no esencial para aumentar nuestras posibilidades de llegada y sólo con parte del combustible para permitirnos aterrizar de inmediato si lo necesitáramos, el Seis atronó el aire con un despegue en 60 grados de ascensión, mientras nos marchábamos según el esquema previsto.

ARRIBA: *Para el personal de tierra, mantener los Phantom completamente operacionales era una batalla constante contra la escasez de repuestos y la lentitud de la maquinaria burocrática.*

Tras nuestra llegada a Da Nang, el sargento Olsen tomó prestado un tripulante de un escuadrón de Phantom residente y se apoderó de cada pieza de repuesto que pudo coger con sus ma-

ARRIBA: *Con el fin de conseguir unas prestaciones máximas, los Phantom que realizaban vuelos de prueba iban «limpios», sin armamento ni tanques auxiliares.*

nos. Cuando nos montamos en el Hummer para regresar, tuvimos que pedirles a los restantes pasajeros que nos dejaran espacio para los repuestos. No es difícil imaginarse la reacción del personal de Hippi, el taller de reconstrucción de los F-4 en Atsugi, Japón, cuando les desembarcaron el Phantom canibalizado. Probablemente gritarían y chillarían durante todo un mes, pero terminarían por subsanarlo todo y dejarlo tan nuevo como antes.

El Trece era el candidato más obvio para tomar su puesto, lo cual era bastante malo, ya que siempre había sido uno de los aparatos mejores. Me deprimí algo pensando en ello. Nos pareció que nunca progresaríamos contra aquella sucesión de males que afectaban a los aviones. Sugerí al sargento Olsen que curioseáramos por el área.

Mis dominios eran el hangar medio y la zona de la línea de vuelo en el extremo norte del aeródromo, entre los otros dos escuadrones de Phantom. El hangar lo contenía todo menos la línea de vuelo y los talleres de armamento, y era capaz de alojar a tres aviones al mismo tiempo. En ese momento, el Siete y el Dos estaban alzados con los gatos y con los paneles de los sistemas de armas abiertos. Al Once iban a sacarlo fuera después del cambio de una bomba hidráulica.

> El avión debía alcanzar la velocidad máxima que le estuviera permitido.

La sirena de despegue de emergencia atronó fuera del hangar. Largo..., corto..., largo. Era la señal para un Pad B —napalm y Snakeye—, de modo que corrimos detrás de la corriente de soldados que salían para apoyar el despegue. El Ocho —todavía caliente de su vuelo anterior— estaba ya cargado y colocado en mitad de la línea de vuelo, listo para llenar uno de los lugares Hot Pad que pronto iba a estar vacante. «Tomará el lugar del Nueve en el Pad A y el Nueve saldrá con el TPQ del coronel Jeffries.» Esto significaba tácitamente algo que todo el mundo sabía: que el Nueve estaba mejor dotado para el trabajo a nivel y en línea recta que para realizar un esquema de bombardeo.

El primer pájaro del Pad estaba ya libre de los calzos y giró la cola hacia nosotros. El calor de los escapes era muy intenso, incluso a una distancia de 15 metros, y el polvo que levantaba era insoportable. Era sorprendente que el equipo no se desencajara, considerando las condiciones bajo las que se veía obligado a funcionar. Deberían haberle dado un par de calabazas al señor McDonnell y al señor Douglas por ello.

Medio aturdido por el estruendo y el polvo, grité a todo el mundo en general: «Maldita sea, me alegraré cuando haya acabado el follón y podamos limpiar la línea de vuelo.» Y luego a Olsen: «Vamos a hablar con McDivitt.»

McDivitt era el técnico del MAC asignado a nuestro escuadrón y la persona más cualificada para decidir qué podíamos hacer con el Trece. En el grupo había una docena de técnicos civiles rotativos que nos proporcionaban apoyo en varios sistemas. «No, no puedo decirles nada sobre el Trece hasta que no vuelva a hablar con St. Louis, y eso no será antes de una hora por lo menos.» Ésta era la actitud de McDivitt.

El sargento Olsen y yo nos metimos de nuevo entre nuestros dominios durante otra media hora, conversando con varios grupos de trabajo, para hacernos una idea de cómo marchaban las cosas.

Caminando por el hangar, nos vimos interceptados por el sargento Ross, que blandía su tablero sujetapapeles hacia arriba igual que un trofeo. Siempre se podía saber cuándo el sargento Ross traía buenas noticias porque se movía dando tumbos sobre cualquier cosa y parecía volar. «El Seis está listo para la prueba, mi comandante. ¿Ha pensado en alguien?»

«Sí, en mí. ¿Ha visto por aquí al teniente King? Me gustaría que viniera.» Bud King era nuestro oficial RIO de pruebas más veterano y la persona a la que por lo general siempre buscaba cuando iba a dar un salto de prueba.

«Está en camino desde la sala de operaciones.» Había cinco pilotos de pruebas de mantenimiento en el escuadrón y yo intentaba que cada uno de ellos tuviera el mismo número de vuelos, pero era divertido comprobar cuánta gente se me anticipaba. No había dicho nada a nadie para que viniera conmigo en el salto, pero aquella tarde sentí la necesidad de volar sólo.

De cualquier forma, el Seis estaba ya listo para su vuelo de prueba, en el que el avión debía alcanzar la velocidad máxima que le estuviera permitido.

Al contrario que en los vuelos normales de combate, donde lo esencial son el tiempo y el combustible, en los vuelos de prueba teníamos que efectuar las comprobaciones de posdespegue y de sistemas como si tuviéramos todo el tiempo del mundo. Para empezar, el avión tenía unos 256 interruptores distintos de circuitos, siete de ellos en la cabina delantera. Junto a los aspectos de seguridad del propio vuelo de prueba, debíamos enfrentarnos a una gran cantidad de problemas que debíamos solucionar allí y entonces. Con el avión limpio, incluso una fuga hidráulica de un minuto podía seguirse con rapidez hasta su fuente. Pequeños defectos podían llevar a mayores problemas en la pista si no eran corregidos a tiempo.

Al final Bud y yo quedamos satisfechos con el Seis y, tras señalar con el pulgar al personal de tierra para que quitaran los calzos y despedirnos de ellos, nos dispusimos a despegar. La visión de un pájaro limpio, sin toda esa clase de estorbos que representan los soportes subalares, los afustes y los tanques de

combustible extra, sólo puede significar una cosa, y ya había personal de los tres escuadrones de Phantom dirigiéndose hacia los muros de sacos terreros que se alineaban junto a la pista de carreteo para contemplar el inminente espectáculo. Cuando llegamos a la cabecera de la pista, Bud pidió el permiso para despegar.

«Torre de Chu Lai. aquí Volskwagen Seis listo para el despegue, pidiendo trepada sin restricciones.»

«Roger, Victor Whiskey Seis, trepada sin restricciones aprobada Colóquese en posición y espere.» El ímpetu del aire que entraba cesó cuando se cerraron las cabinas, y en su interior el sonido de los motores era suave y distante. Incluso durante la fase final del despegue, cuando puse los motores al cien por cien, el sonido predominante era tu propia respiración sobre el ICS, roto por algún comentario ocasional sobre las presiones y temperaturas de los motores. Es divertido pensar ahora que siempre estaba más preocupado durante un salto de pruebas que en una misión normal de combate.

A medida que nos aproximábamos a Mach 2, Bud y yo nos mantuvimos en silencio y sólo se oía nuestra respiración mientras intentábamos localizar algún problema.

Los BLC chirriaron cuando empujé las palancas de gases hasta el tope y el descargado Phantom dio un salto como el de un perro cuando le quitan la correa. Casi al instante comenzó a funcionar el indicador de la velocidad, y tras comprobar que las temperaturas y presiones de los motores eran las que yo suponía, puse el mando de gases en poscombustión. El avión salió disparado hacia adelante igual que un cerdo engrasado se me escaparía por debajo de las piernas. Al contrario que la aceleración más compensada de un Phantom cargado, apenas si tuve tiempo de comprobar los indicadores de los motores antes de que llegara la rotación. Con la proa apuntada en 12 grados sobre el horizonte, los óleos principales se extendieron con rapidez y casi no hubo vacilación para ponernos en el aire. Incluso en el plomizo cielo, nuestra bestia de veinte toneladas había despegado en menos de 610 metros En el momento en que se detuvo la inestabilidad, subí el tren, bajando simultáneamente la proa para mantener la altitud a 60 metros sobre la pista.

Estábamos a dos terceras partes del final de la pista —por encima de nuestra área de escuadrón— cuando la manecilla del indicador de velocidad se colocó en los 310 nudos, y realicé un viraje de trepada hacia la derecha de 2,5 g, intentando llevar al avión sobre sus propios pasos con un rumbo de trepada en 45 grados hacia la línea costera. Era peligroso. pero al personal de tierra le encantaba e incluso si no hubieran estado allí lo habría hecho. Estábamos en posición invertida e íbamos a 400 nudos cuando pasamos como un cohete a 600 metros, todavía en línea recta sobre la pista de vuelo. Esto era lo que habían tenido en su mente los ingenieros de la McDonnell cuando pusieron por primera vez el lápiz sobre el tablero de diseño. No obstante, a pesar de que la palabra se ha utilizado en demasía, la cosa era reverencial.

Tras ascender a 1.500 metros a una velocidad de 450 nudos, bajé la proa hacia el horizonte para permitirle al pájaro que acelerara hasta los 550 nudos mientras comprobaba mis instrumentos en busca de anormalidades. Una vez estabilizado a la nueva velocidad, viré casi 30 grados de regreso a la vertical, mirando como el altímetro se volvía loco intentando contrarrestar el terrorífico ritmo de ascensión de casi 12.190 metros por minuto. A los 5.500 metros, ya habíamos alcanzado vuelo supersónico y estabilicé para mantener la velocidad en Mach 1,2 hasta alcanzar los 450 nudos CAS. Fue en esta velocidad

ABAJO: *El sofisticado equipo de radar alojado en la proa del F-4 era una de las mejores bazas de este caza*

ARRIBA: *Los coches de bomberos se apresuran a apagar las llamas de este Phantom dañado. Las facilidades de apoyo que tuvo la USAF en Vietnam fueron impresionantes.*

calibrada final en la que continuaríamos nuestra trepada hasta llegar a nuestro objetivo de Mach 2,1

A medida que nos aproximábamos a Mach 2, Bud y yo nos mantuvimos en silencio, y sólo se oía nuestra respiración mientras intentábamos localizar algún problema. Hubo entonces una ligerísima indicación de galopada, pero tan mínima que parecía que aún tuviéramos puestos los calzos Aunque no podíamos ver lo que estaba sucediendo, la pintura de las rampas y de las entradas de las tomas de aire estaba abrasándose y en proceso de descascarillarse. En un avión de revestimiento de aluminio, la separación entre la barrera del sonido y el «ticket térmico» (la velocidad a la que el calor aerodinámico comienza a debilitar la superficie del avión) es, de hecho, muy pequeña, como el Seis estaba a punto de demostrarnos.

Aunque su activación fue silenciosa, la iluminación de la luz maestra de peligro actuó como el destello de un relámpago, haciéndome descargar adrenalina y enviando mi mano al mando de gases. La teleluz de alta temperatura del parabrisas se había encendido, exigiéndome que abortara el vuelo. Comprobé el reloj para ver la duración de la iluminación y miré una vez más el panel de la teleluz para estar seguro de que no se encendía ninguna vez más. La situación no era crítica; de hecho, en una misión real podría haber seguido volando

De mala gana, deceleré con lentitud, primero quitando poscombustión, y luego a un 80 por ciento. La deceleración desde un Mach alto fue pasmosa, lanzándome con fuerza hacia delante, apretándome contra los cinturones del asiento y tirando mi lista de comprobación contra la mira. Al hacerlo sin previo aviso, Bud casi choca su casco contra la pantalla del radar, y si yo no hubiera estado asegurado, podría haber dado también con el casco en la mira. Mientras que la transición al vuelo supersónico rara vez se nota, la ralentización al vuelo subsónico es algo muy diferente. El Phantom se estremeció ligeramente, como un perrito sacudiéndose una pulga. Si en ese momento te metes en g, el avión se internará instantáneamente en una carga g mucho mayor. El fenómeno se denomina salto-g y ocurre en respuesta a la desaparición de la onda de choque

Finalmente, cuando completamos toda la lista de comprobaciones —se comprobaron todos los sistemas y se anotaron sus anomalías—, llegó el momento de volver al establo, pero no antes de realizar una última serie de acrobacias. Hicimos un tonel. un giro en redondo de 360 grados sobre un mismo punto. Es una maniobra muy bella en el Phantom que exige el empleo de todos los controles del avión. Tras el tonel, hice un rizo, otro tonel, una Immelmann y finalmente un par de inversiones en S, desplomándome durante 1.820 metros mientras apuntaba hacia el campo con la velocidad incrementada a 600 nudos.

Tan pronto como saqué el tren de aterrizaje, uno de los conductos del sistema hidráulico de utilidad de la compuerta del tren se partió, expulsando unos 1.360 kilogramos de presión y varios litros del líquido del sistema al aire. Era realmente una decepción después de un vuelo excelente.

«Torre de Chu Lai, Victor Whiskey Seis de vuelta con un fallo en el sistema hidráulico. Me gustaría permanecer en el circuito mientras me establezco y luego aterrizar enganchando el cable sur.»

«Permiso concedido según lo pedido, Victor Whiskey Seis. El sistema de detención está instalado y dispuesto. Dígame el peso en acción » El indicador de combustible señala 997 kilogramos, lo que, unido al peso básico del avión de 12.700 kilogramos, hacía un total aproximado de 13.700 kilogramos. «Victor Whiskey Seis rondando los 13.000.»

> Con el paracaídas fuera y los motores apagados, el avión deceleró repentinamente... la velocidad se acercaba con rapidez a la marca de los cien.

Con los flaps a la mitad, la posición de la proa era algo más alta que en una aproximación con los flaps abiertos del todo, pero aparte de un ligero «balanceo holandés», en que la proa describía círculos de 10 grados sobre un punto. el avión fue dócil hasta el final. El cable de detención estaba situado a un tercio de la pista, lo cual. si funcionaba el paracaídas, nos permitiría reducir la velocidad por debajo de los 120 nudos A menos que los circuitos de los frenos se hubiesen dañado, me figuré que tendría suficiente capacidad de frenado para mantener la línea central de la pista y tendría que bajar el gancho a unos 150 metros antes de llegar al cable. Si el gancho no lograba coger el cable, aún podría coger el situado al norte y, como último resorte. se podían bloquear los frenos con aire a presión procedente del sistema hidráulico

Un golpe sordo. Tocamos el suelo ligeramente a la izquierda de la línea central directamente a popa del espejo

Con el paracaídas fuera y los motores apagados, el avión deceleró repentinamente, de modo que cuando bajé el gancho la velocidad se acercaba con rapidez a la marca de los cien. La rueda de proa cayó sordamente sobre la pista, y luego bajé el gancho... ¡Perfecto!

Los camiones de bomberos nos rodearon mientras asegurábamos todos los interruptores. e incluso antes de que nos desabrochásemos los cinturones, un bombero con casco se subió a la cabina y me hizo señas de que no había fuego bajo el avión. Cuando bajamos a tierra, el personal de la pista ya estaba instalando abrazaderas al tren de aterrizaje mientras nos colocaban una barra de remolque en el aterrizador de proa.

HÉROES AL FIN Y AL CABO

Aquella noche tuvimos un velatorio. El día anterior había muerto Tom Monroe. Había caído mientras intentaba mantener a raya a un pelotón enemigo después de ser derribado en Laos.

Nada podía atemorizarnos tanto como la perspectiva de ser derribados y capturados Durante la primera semana de mi estancia en 1966, dos de nuestros aviones y sus tripulaciones desaparecieron sin dejar rastro. Se decidió que «se estrellaron contra alguna montaña al intentar mantenerse por debajo de las nubes». «Mordieron el polvo en alguna montaña boscosa al norte de la Zona Desmilitarizada.» Era inconcebible que ambos aparatos fueran derribados sin que ninguno de sus tripulantes fuera capaz de retransmitir su situación a uno de los aviones del puesto de mando que mantenían la vigilancia radiofónica sobre el Norte; pero, como veríamos después, estábamos muy equivocados. Nos llegaron rumores de que habían sido vistos, humillados y enflaquecidos, insultados por multitudes enardecidas en su camino hacia el «Hanoi Hilton» Fue un auténtico golpe. Nos vimos forzados a considerar la auténtica posibilidad de que aquello podía pasarnos a cualquiera de nosotros.

Todos los aviadores intentan fugarse, ya que recibimos entrenamiento en evasión y supervivencia (EES) para el caso de que seamos derribados. El único mensaje que teníamos claro era: «¡Que no te cojan vivo!» «Puedes servir a tu país incluso en el cautiverio», nos decían los instructores, pero luego procedían demostrando exactamente lo contrario. Era la primera vez en mi vida —tanto de la militar como de la civil— que empecé a preocuparme por mi seguridad. «Quizá puedan matarme, pero no me comerán», había sido mi actitud en el campamento de reclutas, de modo que incluso cuando uno de los DI (instructores), Smokey el Oso, me golpeaba en el estómago con su bastón de paseo, o cuando estaba a punto de flaquear después de un buen número de flexiones de brazos, yo sabía siempre que lo resistiría. No fue así durante el EES.

Pickle Meadows, situado en las Sierras Altas de California a casi 3 050 metros de altitud, actúa como escuela EES y de entrenamiento en climas fríos del Cuerpo de Infantería de Marina. Varios individuos de la treintena que componía el estado mayor habían sido POW (prisioneros de guerra) en Corea, de modo que su conocimiento de los métodos de los comunistas era de primera mano. Una clase estaba compuesta por unos cincuenta marines. Acabábamos de llegar cuando fuimos «capturados» y llevados a un campamento de prisioneros en una montaña.

Fuimos reunidos en grupos y conducidos amablemente (eso nos parecía) a nuestros «nuevos alojamientos». Tras llegar a la cumbre, vimos lo que iba a ser nuestro hogar durante las siguientes cuarenta horas. Había un recinto del tamaño aproximado de un campo de béisbol rodeado por una cerca doble, y cada cerca estaba rematada con concertina. Una torre de observación con un racimo de focos dominaba la cerca trasera, mientras que la cabaña principal dispuesta para los interrogatorios se hallaba a unos 45 metros enfrente de la puerta de acceso. Parecía benigno

La bienvenida nos la dio un marine con una baqueta que parecía sacado de una película o de una postal, vestido con uniforme del Ejército Popular que podría pasar por estrafalario bajo cualquier circunstancia Toda la situación tenía la posibilidad de convertirse en una película de guerra de Hollywood de serie B.

«Antes de que os dejemos estar entre nosotros, debéis, en primer lugar, limpiaros de vuestra inmundicia capitalista. Luego se os permitirá daros el primer baño de vuestra nueva vida en la piscina popular. Debéis dejar vuestras ropas donde estáis ahora.»

Durante unos breves instantes nadie se movió. La tempera-

ABAJO: *Norvietnamitas desescombrando una casa después de un ataque aéreo norteamericano. Su poder de recuperación ante las continuas adversidades fue una de las razones principales de su posterior triunfo.*

tura estaba por debajo de cero y la piscina popular estaba cubierta por una capa de hielo. «No es muy gruesa, camaradas. No temáis, pero apresuraos. No tenemos todo el día.»

«No os preocupéis por vuestras ropas, camaradas», nos dijeron después de que saliéramos del baño y nos dejaran que nos pusiéramos los calzoncillos; «se os devolverán después de que hayáis purgado vuestra inmundicia capitalista. Ahora, camaradas, ¡alineaos por empleos!»

Después de que nos hubiésemos puesto en orden, nuestro anfitrión nos dijo que empezaría por el hombre de graduación inferior y luego iría subiendo Obviamente, pensó que podría ser capaz de invertir el sistema, pero sabíamos que en lo más profundo de nuestros seres debíamos ser capaces de mantener el control.

«Recuerden su número, camaradas. Cada vez que lo necesitemos, os llamaremos por vuestro número. Ya no tenéis nombres.» Mientras estaba diciendo esto, el «comandante del campamento», como él mismo se había proclamado, se dirigió hacia el final de la fila. «Camarada Número Uno, tiene el espléndido honor de izar nuestra bandera sobre el recinto popular. ¡Recójala junto al mástil e ízela!»

El joven soldado raso miró a su alrededor nerviosamente, esperando encontrar los ojos de su jefe de sección para que le guiara, pero éste no estaba. Su dilema era muy grave, pero cuando se le ordenó de nuevo que izara la bandera, rehusó Sin la menor vacilación, el comandante del campamento se giró bruscamente y con un rápido movimiento lanzó un puñetazo a la mandíbula del desventurado camarada Número Uno. Éste cayó como si se hubiera desnucado. Sin echar siquiera una mirada al hombre caído, el comandante se dirigió al siguiente en la fila y le ordenó que izara la bandera. La situación del Número Dos era incluso más grave que la de su compañero anterior, pero a su debido tiempo también rehusó, preparándose para resistir el puñetazo que sabía que vendría a continuación. En lugar de ello, recibió un rodillazo en la ingle y, antes incluso de que cayera al suelo, el Camarada Tres corría hacia el mástil.

Algunos compañeros participaron en otros «juegos» menos confortables y, así por ejemplo, uno fue atado fuertemente y luego metido de cabeza en un barril lleno de agua.

«Vaya. Aquí viene... He estado en esta ruta antes.» Era la idea a lápiz de un ambicioso de la línea inferior de las misiones de vuelo: el salto hacia la DFC.

Yo volví con dos costillas rotas —*souvenir* de una patada cuando fingí la incapacidad para levantarme más— y un profundo aprecio por los hombres que nos habían obligado a soportar la cautividad. La mía había durado menos de dos días, pero me pareció una eternidad.

Lo que harías en caso de que fueras derribado era algo que no se contaba a los demás. Tus intenciones eran sagradas Mi más sincera esperanza era que nunca me cogieran vivo —que escaparía y me evadiría o moriría en el intento—, pero eso me lo decía a mí mismo delante de una taza de café caliente. Me gustaría pensar que mantendría mis convicciones, pero la historia debería contarse en mitad de la pálida luz del día, en un sembrado de arroz y cercado por hombres armados.

«Tu compañero de vuelo dice que has tenido una buena fuera del Pad Ven y cuéntamelo.» Sam Johnson era el oficial de información del grupo, la persona responsable de enviar nuestras importantes «informaciones calientes» a la 7.ª Fuerza Aérea.

«¿No te ha contado ya el asunto el coronel Plank?», le dije a Johnson. Quería pasar de aquel asunto lo más rápidamente posible.

«Con los huesos al descubierto. Él dice que deberías ir a completar los detalles y firmar la declaración como líder de la patrulla.»

Casi me tomo a broma lo de los «huesos al descubierto» que aquél había escrito.

«No me digas que John Wayne estaba en la patrulla. Estás en lo cierto, debió de haber sido una misión endiablada.»

«¿Irás a completar los detalles? . Bueno. ¿los firmarás por lo menos?... Hey, no te llamas Hemingway... Hey, espera.»

Estaba furioso por lo que había escrito Todd y me volví a mi tienda, aunque por un momento estuve tentado de decirle lo que sentía A medida que caminaba penosamente por la arena, fue desapareciendo mi furia y me dije a mí mismo: «¡Qué diablos!, no tiene importancia», pero cuando llegué a la puerta de mi tienda, encontré una nota de Todd, en la que me preguntaba por qué no me iba a su tienda a tomar un trago. Era el colmo.

«¿No crees que fue una excelente misión la de hoy?», fue su bienvenida, y me hizo gestos para que me echara un trago de la estantería de botellas de su armario.

«Vaya, aquí viene», pensé. «He estado en esta ruta antes.» Era la idea a lápiz de un ambicioso de la línea inferior de las misiones de vuelo: el salto hacia la DFC. La cruz de vuelo distinguido (DFC) es la sexta condecoración más alta de la nación, concedida a los aviadores intrépidos y excelentes, y un aviador que quiere pasar de coronel tiene que tenerla.

«Llamé a Smiley Uno Cuatro en Da Nang y le dije que le habíamos propuesto para una DFC por la misión de hoy. ¿Cómo te sienta esto?»

Ahora nos aproximábamos a algo que nunca debiera haber escuchado. Todd sufría mirando.

«¿Por qué no, mi coronel?», le contesté. «Ser un FAC es una tarea ingrata. Cualquiera que vuele con un 'empújame-empújate' es digno de premio por sus problemas.»

ABAJO: *En primer plano, un Phantom del escuadrón «Black Knight» (el emblema del escuadrón es visible en el fuselaje). El acompañante vuela en un A-4 Skyhawk. El armamento es una mezcla de tanques lanzables, misiles y bombas.*

«Pensé que debíamos decir algo sobre su coraje al llevar su avión desarmado cerca del objetivo para indicarnos con precisión dónde estaba y exponiéndose al fuego desde tierra. Luego también podemos contar lo decisivo de su actuación en aclararnos la situación y llevarnos hasta el campamento enemigo.»

«Oh, bueno, por todos los medios, pero no debes olvidarte citarle por encontrar su camino de vuelta a casa sin perderse.»

«Me parece que estás hablando como si no te tomaras esto en serio, John.»

«¡Maldita sea, claro que no! Todo lo que ese pavo hizo fue encontrarnos una zona de lanzamiento libre y errar al marcarla. Si quieres seguir adelante con las medallas, empieza por ti mismo. Tú eres el único que dijo encontrar fuego desde tierra», le espeté ásperamente, pensando que había llegado demasiado lejos.

«Bueno, sí, pero quedaría mejor si hiciéramos partícipe a la Fuerza Aérea al trabajar con ella. Además, tú también deberías ser propuesto.»

«Oye, coronel, déjalo estar No fue una misión para ganarse una DFC. Realmente, no sé si nos dispararon o no, pero, de todos modos, fue una pérdida de tiempo.»

«¿Me estás diciendo que no me ayudarás en ello?»

«Si quieres hacer un escrito pidiendo la DFC para Smiley Uno Cuatro y para ti, de acuerdo, pero no me digas que tome parte en ello. Me mantendré con la boca callada, pero déjame fuera del asunto.»

«Mira, todo esto es fácil para ti porque el bombardear y todas esas cosas son tu asunto. Para mí, que he estado pegado a una mesa de despacho durante casi diez años, es algo muy duro. Yo no pedí que me enviaran a los Phantom, pero aquí estoy. Principalmente, volé TPQ, pero allí no se ganan DFC. Todavía me quedan dos meses más de estar aquí y sé que nunca tendré otra oportunidad como la de hoy. Todo lo que te pido es un poco de ayuda No necesitas llegar al perjurio, sólo utiliza algunas palabras como *intrépido* y *diestro*, y déjame el politiqueo a mí »

Todd necesitaba su DFC, de modo que podía ir con todo aquel asunto a sus amigos del estado mayor Con una DFC, Todd sería ascendido para que pudiera estar con el resto del estado mayor. Sin la condecoración, tendría que tener sus oportunidades como los demás, y eso suponía un camino muy escabroso si se había ido al Vietnam por unos meses. Bien, ¡al infierno con ello!, al menos había sido honesto al contármelo y, al contrario que la mayoría de los de su clase, no había buscado alguna forma de eludir su entrada en combate.

PHIL CHINNERY

«OK. Todd. Está bien, ¿por qué no? *Intrépido* no hubiera sido la primera palabra que se me habría ocurrido, pero usarla en este contexto me parece correcto.»

Dentro de la tienda de Todd, me sentía superior a él, pero ahora de regreso a la mía me sentí invadido por un sentimiento de estupidez. Hasta sólo unos momentos antes, creía que tenía derecho a juzgar sus acciones por mis supuestas mejores habilidades y estaba ciego porque creía que la verdad estaba de mi parte. Mientras Todd luchaba por promocionarse en su carrera, yo ya había decidido cortar la mía. Mientras él estaba haciendo todo lo posible para salvaguardar su vida, yo no estaba seguro de mí mismo y había elegido imbuirme en el vuelo antes de ponerme a pensar sobre lo que yo mismo intentaba ser.

El objetivo estaba a un par de kilómetros a mi izquierda y tuve en aquel momento el presentimiento de que podría acertarle con los ojos cerrados.

En Vietnam podíamos hacer cualquier maniobra de vuelo si así lo queríamos, saltar por encima de la Fuerza Aérea cada vez que lo deseáramos, irrumpir sobre la VNAF con nuestros vórtices cuando los cogíamos desprevenidos y restregar nuestras panzas contra una tormenta al regresar de una incursión en Laos. Podíamos atronar una franja desolada de playa, levantando una cola de gallo para marcar nuestro paso, o realizar estampidos sónicos durante todo el viaje de regreso de una BARCAP si teníamos combustible. Era el final de una era, que no había durado meses, sino años, para muchos de los que combatieron allí y que había dado una nueva casta de pilotos de caza. Los que aún estábamos allí (y muchos de los que se habían ido) representábamos una especie en vías de extinción, como los dinosaurios... y lo sabíamos.

Era la absurdidad de todo esto lo que me asolaba con una inoportuna duda. Toda aquella locura se había convertido en rutina. Me incumbía, incluso si no lo hacía. Volé en varias misiones a la Zona Desmilitarizada; volé en misiones sobre Laos; volé en patrullas BARCAP sobre la costa de Vietnam del Norte; volé en misiones de lanzamiento de bengalas; hice vuelos de prueba y de transporte de chatarra y de cualquier cosa que tuviéramos que llevar deprisa. Volé tantas veces como pude —muchas más que la gran mayoría—, pero el problema fue que me encontré cada vez más frecuentemente en el modo «automático».

La intuición puede cambiar las cosas una barbaridad. Pocas semanas antes habíamos finalizado otra «gloriosa» misión. Fue al atardecer y estábamos trabajando con un pájaro FAC en las cercanías de Da Nang, husmeando y fisgoneando por la ruta Ho Chi Minh, buscando alguna actividad.

Llevábamos en estación casi dos horas y habíamos repostado en vuelo dos veces para incrementar nuestro tiempo de patrulla. Finalmente, llegó la patrulla de relevo y, por tanto, la hora de volver a casa. Había sido un fiasco total (la ruta era un mar de barro después de una semana de lluvias tormentosas), pero era un sinsentido llevar de regreso las bombas y tener que arrojarlas al Mar de la China Meridional. Le pregunté a Snoopy que eligiera un lugar en un área apropiada.

«Roger, Asp. Snoopy entrando con una balsa de Willie Peter.» Su vientre lanzó destellos cuando giró invertido para lan-

ARRIBA: *Un F-4 Phantom surca velozmente el cielo Se produjeron unos 5.000 Phantom, y una decena de países lo adoptaron para sus fuerzas aéreas. A finales de los sesenta y comienzos de los setenta, el F-4 Phantom no tuvo rival en el aire.*

zar un par de contenedores de cohetes Zuni de 127 mm con cabezas de combate de fósforo blanco. Una columna de humo plateado salió despedida de un matorral entre dos ramales de la carretera.

«Dispara sobre mi humo, Asp. Subiré en seco hacia el nordeste.»

«Roger, haré una pasada en dirección tres-cero-cero con trepada a estribor. Estoy contra el viento.»

Coloqué los interruptores en posición de racimo, de modo que arrojaría de una sola vez las doce bombas de 227 kg. en cuestión de menos de medio segundo El objetivo estaba a un par de kilómetros a mi izquierda y tuve en aquel momento el presentimiento de que podría acertarle con los ojos cerrados.

«Asp en caliente.»

La mayor parte se debió a la quinestesia, un conocimiento de cómo el avión puede sentirse describiendo un patrón particular en el cielo. Toca suavemente la palanca contra la rodilla derecha para abrirte y manténte ahí hasta... Ahora... Compensa hasta un ángulo de alabeo de 85 grados. Lleva la palanca hacia atrás hasta que el traje anti-g comience a sentir la presión. Diez, veinte, treinta grados de inclinación. Tira un poco más en el bataneo... sesenta... setenta y cinco. OK, 90 grados justos... otros noventa para llegar. Hacia la rodilla derecha de nuevo... compensa y... Tira.

Uno .. dos . tres... Para de tirar. Manténlo... Palanca a la izquierda. Abre los ojos y busca el numo.

«... cerca de 450...»

Me había perdido. Abrí los ojos esperando ver humo, pero el visor estaba apuntando hacia el suelo. Entonces, pensé que aún estaba inclinado 30 grados hacia la derecha Cuando toqué suavemente la palanca para llevar de nuevo el pájaro a nivel, el indicador se arqueó hacia atrás y hacia la izquierda y allí estaba el humo. No donde debería, pero muy cerca.

«... cerca .. Blanco.»

Los impactos fueron a las once en punto, a un centenar de metros del humo. Terrible para un bombardeo visual, pero aceptable en aquellas circunstancias.

Snoopy no fue tan benévolo «Los he visto mejores en los TPQ, Asp. Vamos a botón naranja.»

En aquellos últimos días, comencé a experimentar una extraña sensación, como si el mundo hubiese comenzado a disolverse en torno a mí.

Como ya comenté antes, el tiempo más peligroso de un piloto era su primera y su última semana de vuelo, pero, por mi parte, yo ya llevaba en peligro mucho tiempo... y lo sabía. Esto se debía en parte a que después de todo lo que me había sucedido, llegas a pensar que vivirás eternamente. Un año antes, yo ni siquiera hubiera pensado efectuar múltiples pasadas contra defensas antiaéreas a menos que fuera absolutamente necesario, pero hacía sólo algunas semanas, había hecho seis pasadas contra los cañones emplazados en la boca del paso de Mu Gia.

Jay estuvo en silencio durante toda la reunión de posvuelo con los servicios de información, pero me paró en el camino hacia la tienda.

«Si ve mi nombre cercano al suyo en los vuelos previstos, comandante, búsquese otro tonto para el asiento trasero. Yo no estoy buscando que me maten aquí sólo porque usted quiera jugar alocadamente con los cañones. Es su problema si quiere volver a casa sobre su escudo, pero no me envíe a mí con él también.»

Siempre se tenía el presentimiento de que al día siguiente llegaría la gran misión, aquella que está siempre detrás de la sucesiva capa de nubes.

En algún momento, yo había cruzado una línea que había sospechado que estaba ahí, pero que nunca había visto. Hay algo en la guerra que se mete tan profundamente dentro de ti, que la muerte deja de ser tu enemiga y se convierte simplemente en una participante más en un juego que no deseas que termine. En una palabra, mostraba lo bien que habíamos sido programados, de modo que éramos más propensos a morir por nuestro país que a regresar a casa Tuve la cortesía de acceder a los deseos de Jay y tuve que volar con veteranos como Bud, que ya había estado conmigo en el primer desplazamiento

Por extraño que pueda parecer, a pesar del calor, la maloliente y corrompida agua, el polvo, la lluvia y los malísimos espectáculos USO realizados por gente sin talento con grandes guitarras y amplificadores, se estaba bien allí. Todos los que estaban por los alrededores eran parte del mismo acto, de modo que no tenías que intentar explicar a nadie nada, excepto a los nuevos, y éstos se evadían rápidamente en cualquier lugar. Estaba muy inseguro sobre el asunto de regresar a casa, en donde, si quería sentirme bien, tendría que olvidar que todo aquello hubiera pasado. No sólo era el pensamiento de que todo esto era un inmenso despilfarro. sino que hasta cierto punto yo mismo me había convertido en un símbolo de aquel despilfarro.

Al aproximarse el final de mi primer viaje a Vietnam, había dudado de que yo formara parte de todo aquello, reconociendo que sólo Estados Unidos era mi verdadero mundo. Esta vez era diferente. Había dado un paso hacia delante y cruzado la línea en la que el mundo en Vietnam cobraba más sentido que el otro. De modo que podía ver vuelos como el de Todd como una pérdida de tiempo, y probablemente los hubo peores, pero allí siempre se tenía el presentimiento de que al día siguiente llegaría la gran misión. aquella que está siempre detrás de la sucesiva capa de nubes.